ВЪ

МОРСКАГО УЧИЛИЩА
БИБЛІОТЕКА ВОСПИТАННИКОВЪ
Отдѣлъ 2
Полка 6.
№ ~~129~~ 297

БИБЛИОТЕКА
МОРСКОЙ АКАДЕМИИ
Шкаф
Пол

~~14069~~.
И4к.
ф. 121924
2017

111

Фунд. биб-ка Воен. Мор. Акад. РККА
ИМ. Т. ВОРОШИЛОВА

БИБЛИОТЕКА
Военно-Морской Академии РККА
им. тов. ВОРОШИЛОВА
Шкаф 14
Полка 4
№ 1270

31455
II Д а
Г. 82
Инв. № 14963
Инв. № 121924
2

О МОРСКОЙ ВОЙНѢ

ДО

НОВѢЙШИХЪ ИЗОБРѢТЕНІЙ

И ПОСЛѢ НИХЪ.

Аттака и оборона береговъ и портовъ. Война въ открытомъ морѣ.

ИСТОРИЧЕСКІЙ И СТРАТЕГИЧЕСКІЙ ЭТЮДЪ

РИШИЛЬДА ГРИВЕЛЯ,

КОРАБЕЛЬНАГО КАПИТАНА.

ПЕРЕВЕЛЪ

В. В. Ивановъ,

КОРПУСА ШТУРМАНОВЪ ПОРУЧИКЪ.

Блокада.—Входы открытою силою, загражденія и мины.—Осады и бомбардировки.—Экспедиціи и высадки. — Постоянная и подвижная оборона.—Мониторы и броненосцы прибрежной обороны. — Личный составъ обороны.—Флотъ бортовыхъ броненосцевъ. — Бой шпиронами и артиллерійскій.—Война въ открытомъ морѣ и война крейсерами.

съ чертежами и фигурами.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ПЕЧАТАНО ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,

ВЪ ГЛАВНОМЪ АДМИРАЛТЕЙСТВѢ.

1871.

Военно-Морская Академія
Фундаментальная библиотека

ВМА

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

6666

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

Предисловіе автора I

Введеніе V

Аттака.

I. Прибрежная война въ прошлые времена, блокады 3

II. Аттака открытою силою.—Загражденія и мины.—Рѣчная война. . . 28

III. Флотъ противъ укрѣпленій. — Соединенныя морскія и береговыя аттаки или морскія осады 50

IV. Соединенныя экспедиціи въ дальнія моря.—Перевозка войскъ и высадки. 67

V. Морскія бомбардировки 98

Оборона.

VI. Береговая стража.—Постоянная защита морскихъ границъ.—Портовыя укрѣпленія и оборона острововъ въ прежнее время и теперь . 107

VII. Подвижная оборона портовъ и рейдовъ флотомъ.—Флотъ прибрежной обороны, плавучія батареи, мониторы, тараны со шпирономъ, канонерскія лодки, мины и подводныя загражденія. 144

VIII. Личный составъ обороны.—Мореходы.—Мореплаваніе и морскіе интересы на прибрежьи, береговое и портовое управленіе. 172

Война въ открытомъ морѣ.

IX. Флотъ бортовыхъ броненосцевъ.—Изслѣдованія въ морскомъ и боевомъ отношеніяхъ 207

X. Шпиронъ и артиллерія въ будущихъ морскихъ сраженіяхъ.—Бой шпиронами 257

XI. О положеніи, которое слѣдуетъ принимать при различныхъ предполагаемыхъ обстоятельствахъ морской войны.—Большая война и война крейсерами 284

Заключеніе 318

1951

ОТЪ АВТОРА.

Благосклонный пріемъ, оказанный, въ 1857 году, первому нашему изслѣдованію „о морскихъ аттакахъ и бомбардировкахъ“, изданному по окончаніи Крымской войны, нѣкоторымъ образомъ наложилъ на насъ нравственную обязанность продолжать этого рода изслѣдованія. Вотъ причина, по которой, послѣ введенія, въ 1864 году, орудій большихъ калибровъ, брони и тарана, мы предприняли новое изданіе, подъ названіемъ „Прибрежная война“ (*), которое служило продолженіемъ нашего перваго труда и въ которомъ мы старались просмотрѣть вмѣстѣ всѣ новыя средства аттаки и обороны морскихъ границъ и портовъ государства.

Теперь, послѣ Американской войны и сраженія при Лиссѣ, когда измѣненія, произведенныя употребленіемъ новыхъ орудій, охарактеризовались гораздо явственнѣе, сдѣлалось необходимымъ новое изданіе „Прибрежной войны“ или лучше сказать пришлось писать совершенно новое сочиненіе.

(*) La Guerre des côtes. Attaques et defense des frontières maritimes. Paris, Dumaine, Arthur Bertrand, 1864.

Разсмотрѣніе новой морской тактики было-бы слишкомъ ограничено, если-бы его заключить въ тѣсные предѣлы вопроса объ аттакѣ и оборонѣ портовъ. Поэтому намъ поневолѣ пришлось обратить вниманіе и на другія морскія и военныя соображенія, которыя могутъ казаться необходимыми для новыхъ флотовъ.— Коснувшись же разъ общихъ изслѣдованій морской войны, надлежало разсмотрѣть ее въ различныхъ видахъ, прошедшихъ и настоящихъ. Кромѣ того, мы должны были озаботиться сдѣлать эти техническіе вопросы болѣе понятными для читателей вообще.—И такъ, мы представляемъ теперь какъ результатъ нашихъ трудовъ, обозрѣніе тѣхъ различныхъ положеній, которыя могутъ быть пригодны для той или другой державы, въ случаѣ морской войны. Какъ-бы не были неправдоподобны и печальны тѣ случайности, которыя приведены въ нашемъ разборѣ, намъ кажется, что они должны быть изучены хладнокровно.—Смотря по числу противниковъ можетъ быть много различныхъ взглядовъ и плановъ кампаніи, которые слѣдуетъ обсудить не такъ какъ это обыкновенно дѣлается, *поспѣшнѣ*, во время самаго приготовленія къ дѣйствію, но спокойно въ мирное время.— Та нація, которая будетъ настолько предусмотрительна, что заблаговременно обсудитъ всѣ возможныя случайности будущихъ сраженій, можетъ съ большею увѣренностію надѣяться на успѣхъ.

Собирая многочисленные французскіе и иностранные документы, которые по счастливымъ случайностямъ службы, и по преданіямъ предковъ, попали въ наши руки, мы главнымъ образомъ надѣялись составить трудъ, который бы принесъ нѣкоторую пользу нашимъ товарищамъ морякамъ. Мы знаемъ по опыту сколько затрудненій встрѣчаютъ наши офицеры, постоянно разбрасы-

ваемые по всему свѣту, при желаніи правильно слѣдить за ходомъ прогресса.—Между тѣмъ обмѣнъ мыслей по поводу многочисленныхъ морскихъ и военныхъ вопросовъ, цѣлою массою являющихся въ наше тревожное время, составляетъ для нихъ необходимость и глубокій интересъ.

Пусть не удивляются тому желанію наблюдать и сравнивать, какое замѣчается въ нашихъ рядахъ. Въ настоящее время, во флотѣ, находится много серьезныхъ людей, которые усвоили эти привычки изслѣдованій во время возбуждающихъ столкновеній съ иностранными націями. Просвѣщенные дальними плаваніями, наши моряки, подобно всѣмъ лицамъ, долго скитавшимся по чужимъ странамъ, вслѣдствіе своего космополитическаго положенія отказались отъ національныхъ предразсудковъ и усвоили мужественный патріотизмъ, расширяющій иногда ихъ умственный горизонтъ за предѣлы обыкновенныхъ его границъ.—Въ заключеніе мы должны признаться, что если мы рискнули подвергнуть нашъ трудъ печати, то это потому, что большая часть выражаемыхъ нами идей зародилась въ бесѣдахъ съ весьма многими офицерами, имена которыхъ, если бы мы могли ихъ назвать, безъ сомнѣнія служили бы защитою и покровительствомъ нашему труду.

Этимъ то офицерамъ всѣхъ родовъ оружія и можемъ сказать даже всѣхъ націй, поощренія которыхъ служили намъ поддержкою въ нашихъ трудахъ, мы, принимаясь за перо, вѣроятно въ послѣдній разъ, считаемъ долгомъ, изъявить выраженіе нашей благодарности и признательныхъ воспоминаній.

ВВЕДЕНІЕ.

Не правда ли, что въ дѣлѣ стратегіи, подготовка людей и предметовъ есть душа успѣха?

Авторъ.

Въ теченіи послѣднихъ сорока лѣтъ, новѣйшія успѣхи наукъ вѣроятно нигдѣ не произвели болѣе радикальныхъ перемѣнъ, какъ въ предметахъ до морскаго дѣла относящихся.—Вѣтеръ, бывшій въ теченіи стольких столѣтій единственнымъ двигателемъ флотовъ, замѣненъ паромъ.—Изящныя сооруженія мачтъ и парусовъ, бывшіе прежде необходимыми и до сихъ поръ столь дорогія сердцу моряковъ, обратились въ простую школу маневровъ для экипажа и служатъ теперь только экономическимъ пособіемъ тѣмъ могучимъ двигательнымъ машинамъ, которыя скрыты внутри судна. Старая гладкоствольная 36 фунтовая пушка, бывшая такъ долго наибольшимъ орудіемъ въ морскихъ сраженіяхъ, замѣнена, не останавливаясь даже на изобрѣтеніи грозныхъ пустотѣлыхъ ядеръ, нарѣзнымъ орудіемъ, выбрасывающимъ снаряды на разстоянія болѣе чѣмъ вдвое превосходящія прежнюю дальность полета снарядовъ.

Въ то же время, улучшеніе пароходныхъ машинъ придало флоту скорость, неизвѣстную прошедшимъ поколѣніямъ моряковъ. Винтъ замѣнилъ колеса.

Въ этотъ періодъ непрерывнаго усовершенствованія орудій войны, духъ разрушенія, изобрѣтшій пустотѣлые снаряды и нарѣзныя орудія, встрѣтилъ наконецъ отпоръ въ изобрѣтеніи броненосныхъ судовъ.—Одно время даже можно было надѣяться, что *оборона* восторжествуетъ надъ *аттакою*. Это время было однако непродолжительно. Стремленіе къ разрушенію, одушевляющее современный военный міръ, создало огромныя орудія, подводныя мины и судно-таранъ. Угрожаемый этими ужасными орудіями не станетъ-ли и броненосецъ также уязвимымъ, какъ былъ прежній деревянный корабль противъ пустотѣлыхъ снарядовъ и нарѣзныхъ орудій?

Спрашивается, что-же наконецъ остается отъ этого соревнованія изобрѣтателей и этой громадной траты матеріальныхъ средствъ, какъ не разстройство бюджетовъ государствъ и, легко предвидимый возвратъ къ прежнему равновѣсію между обороной и аттакой?

Если бы таковъ былъ окончательный результатъ новѣйшихъ военныхъ изобрѣтеній, то какъ не повѣрить замѣчательнымъ словомъ Боссюэта, который долго размышляя надъ развитіемъ человѣчества воскликнулъ: «L'homme s'agite et Dieu le mène»!

Впрочемъ, достаточно обратить вниманіе на новую тактику армій, чтобъ убѣдиться, что не одинъ флотъ имѣетъ право присвоивать себѣ тяжкую привилегію смертоносныхъ изобрѣтеній.—Если, во вторую треть девятнадцатаго вѣка, морская стратегія послѣдовательно обогащалась паровымъ двигателемъ, разрывными снарядами и орудіями большихъ калибровъ; если флоты съ 1860 года покрылись бронею и обзавелись таранами, то съ другой стороны и военное искуство на берегу сдѣлало не менѣе быстрые успѣхи.—Средства изобрѣтаемыя для аттаки, тотчасъ же, какъ бы въ видѣ вознагражденія, были съ пользою примѣняемы и къ оборонѣ.

Въ Америкѣ также какъ и въ Европѣ, Соединенные Штаты подобно Пруссіи ввели въ употребленія новые могущественные военныя машины.—Успѣхъ Американскаго карабина-револьвера (carabine á répétition) предшествовалъ успѣху игольчатыхъ ружей. Американцы, еще до Богемской кампаніи, указали Европѣ на ту

важную роль, которую должны играть въ будущихъ движеніяхъ армій, желѣзныя дороги и электрическіе телеграфы. Но, какъ слѣдствіе теоріи постояннаго равновѣсія между обороною и атакою, если съ одной стороны, отнынѣ за арміями будутъ слѣдовать бригады инженеровъ и спеціальныхъ рабочихъ для немедленнаго возстановленія мостовъ и желѣзныхъ дорогъ, разрушенныхъ непріятелемъ, то съ другой стороны, Виргинская кавалерія, своими знаменитыми и быстрыми набѣгами, научила насъ съ какою легкостію можно разрушать эти средства сообщеній въ тылу нападающей арміи.—*Скорость* стремится стать главнымъ достоинствомъ кавалеріи; *твердость* и *проворство* по прежнему остаются главными качествами пѣхоты. Пагубнымъ опустошеніямъ игольчатаго ружья, отъ котораго выбывало изъ строя въ пятеро больше Австрійцевъ, чѣмъ отъ дѣйствія обыкновеннаго ружья, искуство защиты готово противуставить употребленіе импровизированныхъ траншей-убѣжищъ (tranché-abris).—Въ то же время поясъ отдѣльныхъ фортовъ вскорѣ отдалитъ отъ нашихъ укрѣпленныхъ мѣстъ разрушительныя дѣйствія новой осадной артиллеріи.

По видимому, эра прогресса еще такъ далека до конца, что даже въ тотъ моментъ когда мы пишемъ эти строки, тактика и искуство морскихъ сооруженій стремятся примѣнить къ судамъ двойной винтъ и независимыя машины, *легко замѣняемые рули*, электрическій свѣтъ и цвѣтные огни для ночныхъ сигналовъ. Наконецъ, чтобы закончить этотъ перечень нашихъ послѣднихъ усовершенствованій, прибавимъ что военные офицеры требуютъ отъ нашихъ инженеровъ единственнаго средства, предохраняющаго суда отъ удара шпирона и отъ ядеръ большаго калибра, а именно непроницаемыхъ переборокъ.

Между тѣмъ ни одинъ народъ не въ силахъ безнаказанно отвергать разорительный даръ новѣйшихъ военныхъ изобрѣтеній. Вполнѣ сознавая ненормальность такого направленія и искренно сожалѣя о томъ, націи все таки, по вполнѣ законному самолюбію и гордости, долго еще будутъ подчиняться этому суровому долгу и иногда приносить ему весьма серьозныя жертвы. Съумѣть во всякое время заставить уважать свой флагъ въ отдаленныхъ

странахъ, защищать свои порта и берега, и въ случаѣ надобности, угрожать торговлѣ, мореплаванію и территоріямъ непріятеля—вотъ въ чемъ состоятъ прямыя обязанности военнаго флота всякой страны.

Теперь, чтобы съ честію выполнить эти различныя обязанности, не слѣдуетъ-ли стараться о томъ, чтобы морскія силы уже заранѣе были подготовлены къ тому? Аттака и оборона береговъ и портовъ, большая война или война эскадрами, соединенныя береговыя и морскія экспедиціи, война набѣгами или война крейсеровъ,—таковы тѣ различныя дѣйствія, которыхъ государство можетъ потребовать отъ флота.

Главное затрудненіе состоитъ именно въ выборѣ того или другаго рода войны для дѣйствія противъ того или другаго противника.—Въ этомъ и заключается главный секретъ высокаго назначенія каждаго правительства.—Спрашивается, какимъ же образомъ освѣтить дѣйствія въ настоящемъ и будущемъ, если не уроками прошедшаго?—Не довольствуясь національными источниками, надо умѣть ихъ дополнять сличеніемъ съ иностранными историками. Мы живемъ уже не въ то время, когда ограниченные умы запрещали молодымъ поколѣніямъ извлекать поученіе изъ *мужественной суровости исторіи*. Если легко разсказывать о побѣдахъ, если для успѣшныхъ предпріятій находится всегда много повѣствователей, почему же не сознаться и въ томъ, что во многихъ странахъ неудачныя кампаніи обходятъ молчаніемъ. Чтобы освѣтить эту неизвѣстность и открыть намъ наконецъ сокровища опытности нашихъ предковъ, понадобилось, чтобы въ лицѣ капитана фрегата Журьенъ-де-ла-Гравьера былъ соединенъ рѣдкій талантъ писателя съ духомъ преданій и мужественымъ патріотизмомъ.—Его сочиненію (*) «Морскія войны», сдѣлавшемуся популярнымъ во Франціи,—также какъ сочиненію фрегатскаго капитана Труда (**) «Морскія битвы Франціи» мы, отчасти, обязаны воможностью исполнить взятую нами на себя задачу.—Изъ

(*) Guerres maritimes, par Jurien de la Graviére.
(**) Batailles navales de France, par. cap. Troude.

иностранныхъ источниковъ упомянемъ о «Морской исторіи Великобританіи» Джемса (*) и «Морской Артиллеріи» Дугласа (**).

Внимательное изученіе географіи, исторіи, а также положенія выражающаго сравнительную силу воюющихъ сторонъ и ихъ *способностей къ обновленію* (facultés de renouvellement) можетъ сдѣлать нетруднымъ выборъ того положенія, въ которое надо поставить себя относительно непріятеля. И если справедливо, что искуство войны состоитъ въ томъ, чтобы «наносить непріятелю возможно большее количество вреда, а съ своей стороны подвергаться возможно меньшему вреду», то та стратегическая система, которая соединитъ въ наилучшей степени эти два условія, не должна ли быть подведена подъ условія точной науки?

Дѣйствительно, ничего не можетъ быть измѣнчивѣе положенія, которое должно принять, смотря по тѣмъ весьма различнымъ *препятствіямъ*, передъ которыми произшествія могутъ насъ внезапно поставить. Если придется, напримѣръ, сражаться противъ націи, владѣющей большимъ коммерческимъ флотомъ, разбросаннымъ на всѣхъ моряхъ и весьма сильнымъ военнымъ флотомъ, то легко убѣдиться, что война крейсерами, самая экономная для наименѣе богатаго флота, въ то же время будетъ и самою лучшею для быстраго возстановленія мира, такъ какъ такая война вредно дѣйствуетъ непосредственно на торговлю и промышленность, т. е. на самые источники благосостоянія непріятеля.

Напротивъ, если придется сражаться съ континентальною державою, владѣющею сравнительно незначительнымъ флотомъ, то увѣренность быть по преимуществу господствующимъ на морѣ позволяетъ употребить большую войну, т. е. соединенныя морскія и береговыя экспедиціи, блокаду, аттаку непріятельскихъ портовъ, высадки на прибрежье, и пр.

Во всякомъ случаѣ, будетъ ли предпринята большая война или война крейсерами, для всѣхъ націй, дорожащихъ своею честью, всегда останется одна общая обязанность, которую онѣ должны выполнить, а именно упорная защита своего операціоннаго базиса, своихъ морскихъ границъ и портовъ.

(*) Naval history of great Britain, by James.

(**) Naval gunnery, by Douglas.

Наконецъ остается несомнѣннымъ тотъ фактъ, что въ морѣ и на берегу происходятъ одновременно большія измѣненія какъ въ стратегіи, такъ и въ тактикѣ. Если можетъ показаться преждевременнымъ желаніе опредѣлить столь значительныя перемѣны, то все таки теперь же возможно предвидѣть, что отличительнымъ характеромъ нашихъ будущихъ сраженій будутъ служить болѣе быстрыя дѣйствія, болѣе сильныя столкновенія и сраженія эти чаще прежняго будутъ оканчиваться болѣе рѣшительными результатами. Въ этихъ видахъ кадры для полковъ и экипажей необходимо устроивать такимъ образомъ, чтобы они давали возможность быстро переходить отъ мирнаго положенія къ военному и возможность *обновленія*, обезпеченную хорошо наполненными арсеналами и хорошими учрежденіями; кромѣ того необходимо, чтобы планы кампаніи были изучены, чтобы родъ войны и препятствія предвидѣны сообразно *вѣроятныхъ* обстоятельствъ непріятеля; однимъ словомъ, не станетъ ли теперь *приготовленіе* болѣе чѣмъ когда нибудь душою успѣха?

Желательно, чтобы этотъ слабый очеркъ бѣдствій морской войны съ каждымъ днемъ увеличивалъ число тѣхъ просвѣщенныхъ умовъ, которые видятъ благоденствіе Европы только во всеобщемъ разоруженіи, предвѣстникѣ долгаго мира! Желательно, чтобы государи и націи, незабывшіе ужасный кризисъ, бывшій слѣдствіемъ Американской войны, поняли наконецъ что, въ этотъ вѣкъ свободнаго обмѣна, сосѣднія государства стали слишкомъ солидарны въ своихъ интересахъ, чтобы бѣдствія и потери одного, не повлекли за собою нищеты и страданій другаго.

АТТАКА.

Со времени введенія пара, брони, тарана и нарѣзныхъ орудій, морскія границы и въ особенности порты подвергаются опасностямъ неизвѣстнымъ въ прежнія времена.

Если нападеніе, по многимъ причинамъ, нравится, если обыкновенно выгодно переносить театръ войны на непріятельную землю, то, напротивъ, оставаться полнымъ хозяиномъ на своихъ морскихъ границахъ, всегда будетъ первою потребностью правительствъ и народовъ. Слѣдовательно учредить эту защиту сообразно условіямъ географіи и особымъ средствамъ страны, будетъ первою обязанностью каждаго, кто цѣнитъ старую пословицу: Si vis pacem, para bellum (*).

На будущее время эта защита портовъ будетъ озабочивать правительства не менѣе чѣмъ положеніе ихъ континентальныхъ границъ. Въ видахъ тѣхъ огромныхъ выгодъ, широкому развитію которыхъ способствовалъ слишкомъ полувѣковой миръ на морѣ, націи которымъ досталось во владѣніе великолѣпное прибрежье океана, должны исполнить и весьма важныя обязанности. Въ самомъ дѣлѣ, не на берегу ли океана выростаютъ прекрасные коммерческіе города и развивается дѣятельное и промышленное населеніе, которое играетъ такую важную роль въ обмѣнѣ богатствъ всего свѣта? Возможно ли безъ тревоги представить себѣ

(*) «Если хочешь быть въ мирѣ, готовься къ войнѣ».

тѣ опасности, которымъ подвергнутся эти большіе центры національнаго благосостоянія отъ новыхъ орудій войны? Объ этомъ извѣстныя бѣдствія осадной войны едва ли въ состояніи дать даже слабое понятіе, ибо какъ бы ни было быстро вторженіе непріятеля въ данную мѣстность, все таки пограничныя мѣста, которымъ онъ угрожаетъ, знаютъ заранѣе о его приближеніи. Наконецъ приготовленія къ обложенію крѣпости, открытіе траншей и устройство осадныхъ батарей требуютъ довольно много времени, въ продолженіи котораго могутъ быть приняты мѣры для сохраненія многихъ интересовъ.

Совсѣмъ иное происходитъ при морскихъ аттакахъ.—Аттаки эти подготовляются въ тиши кабинетовъ и поручаются невидимымъ силамъ, выходящимъ изъ непріятельскихъ портовъ безъ извѣстнаго назначенія и потому одинъ знаменитый морякъ не безъ основанія сравниваетъ ихъ съ ураганами выходящими изъ нѣдръ океана, и съ ужасною силою обрушивающимися на вершины перваго материка преграждающаго ихъ путь. И такъ спрашиваемъ какъ избѣжать опасности на тѣхъ берегахъ, которые природа не защитила естественными преградами, наприм. на берегахъ Ламанша, въ тѣхъ портахъ гдѣ недавнія работы не доставили защитѣ средствъ, соотвѣтствующихъ новымъ орудіямъ нападенія? Пусть представятъ себѣ положеніе морской границы, главные мѣста которой будутъ поочереди осаждаемы большимъ флотомъ съ десантными войсками.—Флотъ, господствующій на морѣ, можетъ выбирать высадку, нападеніе или бомбардировку, осаду съ моря или съ сухаго пути, а также и время года, день и часъ благопріятные для своего намѣренія.

Повидимому легче изчислить тотъ вредъ, который подобная экпедиція можетъ нанести въ нѣсколько дней избраннымъ ею мѣстамъ, чѣмъ указать на дѣйствительные средства защиты.— Здѣсь, на сжатомъ пространствѣ, подъ удары аттакующаго подпадаютъ морскіе арсеналы, торговые флоты и порты, коммерческія движимости или военные матеріалы и огромныя цѣнности въ заводахъ и товарахъ.—Тамъ, гдѣ условія обороны не допустятъ нападающаго до морской осады или высадки, онъ постарается разрушить городъ и портъ градомъ зажигательныхъ снарядовъ.—

Нѣтъ сомнѣнія, что аттакованное такимъ образомъ правительство, прежде чѣмъ успѣетъ замѣнить свое старое вооруженіе новѣйшими оборонительными средствами, можетъ понести сильный уронъ въ своихъ морскихъ богатствахъ и въ особенности въ отношеніи своей національной гордости.

Въ виду столь важныхъ интересовъ, сама собою является мысль объ изученіи новыхъ условій аттаки и обороны. Не выходя изъ разбора общихъ положеній, постараемся приподнять немного завѣсу скрывающую отъ насъ будущность морскихъ войнъ. Давая свободу развитію идей, которыя начинаютъ разспространяться между офицерами флота и другихъ спеціальныхъ службъ, мы не станемъ изъ слабости прикрывать нѣкоторыя очевидныя опасности, а равно не будемъ вселять и безполезной тревоги.

Комитетамъ составленнымъ изъ компетентныхъ лицъ и спеціалистамъ принадлежитъ право опредѣлить достоинство нашихъ идей и воспользоваться тѣми изъ нихъ, которыя покажутся имъ достойными примѣненія на практикѣ. Но если примѣръ Англіи можетъ служить для насъ возбуждающимъ средствомъ, то можемъ ли мы хладнокровно смотрѣть на огромные усилія употребляемые ею со времени крымской кампаніи для обороны своихъ береговъ, чтобы сдѣлать нападеніе на нихъ совершенно невозможнымъ? Даже не заходя такъ далеко, вспомнимъ слова лорда Пальмерстона, который сказалъ что хорошее устройство обороны было, между образованными націями, во всѣ времена, одною изъ гарантій того мира, о сохраненіи котораго хлопочатъ теперь всѣ просвѣщенные люди, не исключая изъ этого числа и людей военныхъ.

I.

Прибрежная война въ прошлые времена. блокады.

Во время морскихъ войнъ послѣдняго столѣтія, когда вѣтеръ былъ единственнымъ двигателемъ флотовъ, трудность плаванія удерживала въ весьма не широкихъ границахъ дѣйствія прибрежной войны. До тѣхъ поръ пока движенія флотовъ зависили отъ неправильныхъ измѣненій атмосферы, начальники эскадръ рѣдко

предпринимали правильную аттаку непріятельскихъ портовъ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ когда они или имѣли рѣшительное превосходство въ силахъ или когда подобная аттака обѣщала принести весьма значительные результаты. Въ самомъ дѣлѣ, не было ли тогда достаточно штиля, произшедшаго отъ дѣйствій артиллеріею, противнаго теченія или даже простой перемѣны вѣтра, чтобы парализировать дѣйствіе флота и даже преградить ему возможность отступленія? Поэтому, до введенія пара, за исключеніемъ нѣсколькихъ большихъ предпріятій, между которыми первое мѣсто занимаетъ прекрасный входъ Дюгэ-Труэня (Duguay-Trouin) въ Ріо-Жанейро и отважная экспедиція Нельсона въ Копенгагенъ, исторія прибрежной войны заключаетъ въ себѣ только продолжительныя блокады, взятіе колоній, нѣсколько болѣе или менѣе счастливыхъ высадокъ и мало дѣйствительныя бомбардировки, какъ напримѣръ, бомбардировка Гавра и Булонской флотиліи.

Со введеніемъ пара сцена измѣняется. Въ продолженіи тридцати лѣтъ, съ каждымъ днемъ, средства дѣйствія флотовъ увеличиваются. Начиная со скромнаго пароваго авизо, съ четырьмя орудіями, игравшаго въ 1830 году едва замѣтную роль при взятіи Алжира, мы перешли, около 1840 года, при содѣйствіи принца Жуанвильскаго, къ колеснымъ пароходо-фрегатамъ, вооруженнымъ бомбическими орудіями Пексана, которые вскорѣ были приняты всѣми націями. Потомъ, какъ бы прыжкомъ, нововводители, чрезъ десять лѣтъ послѣ того, произвели винтовый корабль «Наполеонъ». Наконецъ восточная война дала рѣшительный толчекъ переобразованію флота.—По инициативѣ Наполеона III явились плавучія батареи обшитыя желѣзомъ и ихъ необходимые спутники канонирскія лодки и бомбарды.—Наконецъ въ самое последнее время мы перешли отъ осаднаго флота къ броненосному фрегату обладающему большою скоростію хода,—типу судовъ начавшемуся съ постройкою «la Gloire». Повидимому, средства морскихъ аттакъ подходятъ теперь къ наибольшему ихъ развитію.

Но тоже ли самое видимъ мы въ средствахъ обороны? Наибольшая часть арсеналовъ Европы также ли неуязвимы какъ

Кронштадтъ и Севастополь? Не забывая всего того, что сдѣлала природа для защиты этихъ двухъ морскихъ центровъ, не будетъ ли только справедливостію относительно русскихъ, если мы вспомнимъ что нужна была съ ихъ стороны огромная предусмотрительность и рѣдкая дѣятельность чтобы съумѣть совокупить вокругъ этихъ двухъ арсеналовъ систему обороны, не имѣвшую примѣровъ въ исторіи. Впрочемъ восточная война окончилась слишкомъ скоро чтобы можно было оцѣнить достоинство большаго осаднаго флота приготовленнаго для дѣйствій противъ Кронштадта.

Правда, Кинбурнъ былъ разрушенъ нашими броненосными плавучими батареями и бомбардировка Свеаборга причинила этому арсеналу серьезныя поврежденія. Не смотря на то, эти два дѣйствія хотя и дали полезныя указанія, но не представляли довольно ровныхъ условій для рѣшенія задачи о дѣйствіи *морскихъ батарей противъ береговыхъ батарей*.—И такъ можно сказать что вопросъ этотъ остается еще нерѣшеннымъ.

Вопросъ этотъ существуетъ издавна. Обратимся же къ прошлымъ временамъ и посмотримъ въ какомъ видѣ представлялась прибрежная война нашимъ предкамъ. Во времена Людовика XIV и Людовика XVI, этихъ двухъ королей, которые такъ высоко подняли морскую славу Франціи, когда наши эскадры на всѣхъ моряхъ не уступали эскадрамъ англійскимъ, мы дрались въ Канадѣ, на Антильскихъ островахъ и въ Индіи и рѣже на обоихъ берегахъ Ламанша. Не смотря на то, въ эти два царствованія была очередь нашихъ сосѣдей считать себя въ опасности.—Схватиться съ Англіей грудь съ грудью, за ея рвомъ въ восемь миль шириною, было не разъ мечтою старой монархіи.—Еслибъ Людовикъ XIV былъ менѣе упоенъ успѣхомъ, менѣе скоръ чтобъ подвергать опасности превосходный флотъ Турвиля противъ соединенныхъ эскадръ Голландіи и Англіи, то онъ могъ бы осуществить эту мечту до сраженія при Ла-Гогѣ; онъ не успѣлъ въ этомъ, вслѣдствіе важной военной ошибки, порожденной гордостью, которая довела его до забвенія о численномъ превосходствѣ непріятеля.

Это было то время, когда Дюкень, побѣдитель испанцевъ и голландцевъ, утвердилъ наше преобладаніе на Средиземномъ морѣ. Не много было нужно для того, чтобы со своей стороны и Турвиль имѣлъ тотъ же успѣхъ въ Ламаншѣ. Съ 1688 по 1699 годъ наши эскадры свободно плавали въ океанѣ и Ламаншѣ, и производили счастливыя высадки на берегахъ Англіи (*). Сначала начальникъ эскадры Габарэ перевозитъ Іакова II въ Ирландію. Чрезъ два мѣсяца послѣ того, 10 мая 1688 года, Шаторено высаживаетъ въ бухтѣ Бэнтри 6000 французовъ и отбиваетъ англійскую эскадру адмирала Герберта. Въ 1690 г. д'Анфревиль доставляетъ въ Коркъ 7000 солдатъ. Въ тотъ же годъ Турвиль дѣлаетъ свою прекрасную кампанію въ Ламаншѣ. Ставъ, вслѣдствіе счастливаго сосредоточенія своихъ силъ, на 10 кораблей сильнѣе непріятельскаго флота, онъ даетъ, 10 іюля, сраженіе соединенному англо-голандскому флоту, разбиваетъ его и преслѣдуетъ до береговъ Англіи. Чтобы лучше упрочить свою побѣду, онъ становится на якорь въ Торбаѣ и дѣлаетъ высадку въ Таймаусѣ; наконецъ непріятельскій флотъ теряетъ двадцать девять кораблей, изъ которыхъ одни утонули, другіе сожжены или вынуждены выброситься на берегъ.

Не кажется ли что это была благопріятная минута для усиленныхъ дѣйствій противъ Англіи и предпринятія одной изъ тѣхъ экспедицій, которые часто рѣшаютъ участь народовъ? Между тѣмъ, кампанія 1691 года напротивъ того, теряется въ поджиданіи непріятельскихъ *конвоевъ*, которымъ однако удается избѣгать французскаго флота, такъ что Турвиль безполезно качается въ морѣ съ своими шестьюдесятью девятью кораблями. Только въ 1692 г. Людовикъ XIV, подъ вліяніемъ изгнаннаго Стюарта, собираетъ на прибрежьи Ламанша 12.000 человѣкъ и рѣшается на новое усиліе. Іаковъ II обѣщаетъ, что половина англійскаго флота, увидя его гербъ перейдетъ на сторону фран-

---

(*) Всѣ дѣйствія флота временъ Людовика XIV въ Ламаншѣ и на берегахъ Англіи изложены здѣсь по 1-му тому сочиненія Труда «Batailles navales de France». Этотъ прекрасный трудъ занимаетъ видное мѣсто во всѣхъ частныхъ и общественныхъ библіотекахъ.

цузовъ.—Людовикъ XIV и Понтшартрэнъ поддались этимъ иллюзіямъ изгнанника. Государь, который по милости сильнаго флота, собраннаго стараніями искуснаго Сеньелея, сталъ въ 1690 году властителемъ Ламанша, забывается въ 1692 году до того, что отдаетъ такому адмиралу, какъ Турвиль, приказаніе сражаться съ непріятелемъ во всякомъ случаѣ, *будетъ ли онъ слабѣе или сильнѣе его, и что бы отъ этого ни произошло!* Повелѣніе это было писано рукою короля.

Остальное извѣстно. Французскій флотъ встрѣтилъ соединенный англо-голландскій. Турвиль, принужденный съ своими сорока пятью кораблями аттаковать 97 непріятельскихъ кораблей, созвалъ командировъ судовъ, и когда всѣ опытные офицеры выразились противъ аттаки, сказалъ имъ только слѣдующія слова: «*Господа, король повелѣлъ аттаковать непріятеля, каковы бы ни были его силы!*»—Оставалось сражаться. Никогда французскіе моряки не выказали себя такъ хорошо, какъ въ этотъ ужасный день, который можно назвать ихъ Лейпцигской битвой.—Вечеромъ 29 мая 1692 года, благодаря хорошему составу экипажей, которыми командовали де-Несмондъ, д'Анфревиль, де-Вилетъ, де-Ланжеронъ, де-Кётлогонъ, Габарэ и Паннетье, ни одинъ изъ кораблей Турвиля не спустилъ своего флага, тогда какъ у непріятеля *одинъ* корабль взлетѣлъ на воздухъ и *одинъ* сгорѣлъ. Сраженіе при Ла-Гогѣ было великолѣпно, но туманъ и теченія Ламанша были причиною несчастныхъ послѣдствій его 30 и 31 мая. Пятнадцать французскихъ кораблей, неуспѣвшихъ во-время пройти «Raz Blanchard», принуждены были выброситься на берегъ у Шербурга и у мыса Ла-Гогъ, гдѣ, не получая помощи съ берега, они были зажжены непріятелемъ, несмотря на сопротивленіе своихъ экипажей. Эта неудача положила конецъ предпріятіямъ Людовика XIV противъ Англіи.

Въ свою очередь и Людовикъ XV, ставшій съ появленіемъ флота графа д'Орвильера властелиномъ Ламанша, не имѣлъ успѣха въ предположеніяхъ о высадкѣ на англійскій берегъ вслѣдствіе ряда безпримѣрныхъ морскихъ неудачъ. Шестдесятъ шесть кораблей соединеннаго французско-испанскаго флота были отбро-

шены къ южному берегу Англіи упорными восточными вѣтрами, а также и вслѣдствіе медленности флота адмирала Кордовы. Чувствуя въ то же время недостатокъ въ съѣстныхъ припасахъ и поражаемые страшно распространившеюся цынгою, суда эти, очистивъ входъ въ Ламаншъ, взявъ корабль «Experiment» подъ самымъ англійскимъ берегомъ и принудивъ непріятельскія эскадры скрыться въ свои порта, были и сами принуждены возвратиться въ Брестъ, не успѣвъ оказать содѣйствія 40000 человѣкъ, собраннымъ маршаломъ де-Во на берегахъ Нормандіи (*).

При Людовикѣ XV театръ дѣйствія прибрежной войны находился у береговъ Соединенныхъ Штатовъ и Антильскихъ острововъ.—Съ началомъ американской войны начинается періодъ возрожденія, когда французскій флотъ, нетерпѣливо желавшій отомстить за неудачи царствованія Людовика XV, снова пріобрѣлъ, подъ управленіемъ любившаго морское дѣло государя, тотъ мощный духъ, который воодушевлялъ его во время Людовика XIV. Не довольствуясь перевозкой въ Соединенные Штаты войскъ и денегъ съ Лафаэтомъ и Рошамбо, наши флоты, издавна приготовленные къ войнѣ искуснымъ министромъ, воспользовались въ 1778 году всѣми обыкновенными выгодами смѣлаго нападенія.— Постараемся въ нѣсколькихъ словахъ высказать то участіе, какое принималъ флотъ Людовика XVI въ этихъ замѣчательныхъ происшествіяхъ (**).

Прослѣдимъ сначала за эскадрой графа д'Эстеня, этого столь извѣстнаго по своей храбрости отряднаго начальника, котораго, десять лѣтъ спустя, посреди первыхъ революціонныхъ бурь, «экипажи брестскаго флота упорно требовали назадъ для командованія ими». Въ апрѣлѣ 1778 года д'Эстень вышелъ изъ Тулона съ двѣнадцатью кораблями и четырьмя фрегатами. Въ іюлѣ онъ появился у береговъ Америки, предъ Делаваромъ,

---

(*) «Морскія войны Республики и Имперіи» фрегатскаго капитана Журьенъ де-ла-Гравьера.

(**) Все, что относится до американской войны, т. е. до дѣйствій у береговъ Соединенныхъ Штатовъ и на Антильскихъ островахъ, заимствовано изъ 2-го тома сочиненія Труда «Batailles navales de France».

потомъ у Нью-Іорка, гдѣ находились десять англійскихъ кораблей подъ командою адмирала «Howe». Такъ какъ американскіе лоцмана увѣряли, что французскіе корабли сидятъ слишкомъ глубоко, чтобъ идти фарватеромъ и аттаковать непріятеля въ Нью-Іорской бухтѣ, то д'Эстень пошелъ въ Нью-портъ, чтобы поддержать аттаку американцевъ противъ острова Родъ-айлендъ. Внезапное появленіе французской эскадры въ этихъ проходахъ имѣло первымъ результатомъ добровольное уничтоженіе шести англійскихъ фрегатовъ; 8 іюля д'Эстень силою входитъ на рейдъ Нью-порта, въ то время какъ американцы высаживаются на Родъ-айлендъ.

На другой день англійская эскадра появилась съ подкрѣпленіемъ. Д'Эстень, не желая быть поставленнымъ между двухъ огней, снимается съ якоря рано утромъ и снова переходитъ проходы подъ огнемъ фортовъ. Въ то самое время, когда флоты уже готовы были вступить въ сраженіе въ открытомъ морѣ, начинается буря отъ NO и разбрасываетъ англійскіе и французскіе корабли. Получивъ серьезныя поврежденія и имѣвъ нѣсколько одиночныхъ дѣлъ съ непріятелями, д'Эстень собираетъ свои суда по южную сторону Родъ-айленда, и въ августѣ идетъ съ ними починиваться на Нантукетскій рейдъ у Бостона. Не теряя времени, онъ укрѣпляетъ свою позицію береговыми батареями, постановивъ на нихъ пушки съ поврежденныхъ кораблей.—Видя это, англійская эскадра не отваживается мѣшать его исправленіямъ.—Въ ноябрѣ, французская эскадра идетъ къ острову Мартиника и на пути снова овладѣваетъ или уничтожаетъ два фрегата и пять мелкихъ судовъ.

По приходѣ на Антильскіе острова начинается *островная война* (la guerre des îles). Д'Эстень высаживаетъ 6000 человѣкъ и идетъ на помощь острову Сентъ-Люси, аттакованному англичанами; но въ свою очередь онъ находитъ суда ихъ стоящими на шпрингахъ въ бухтѣ Каренажъ и готовыми къ бою, и послѣ неудачной высадки отказывается отъ этой попытки. Легкій отрядъ, отдѣленный отъ его эскадры, беретъ въ февралѣ и іюнѣ маленькіе островки Св. Мартина, Св. Вароломея, Св. Винцентъ и Каріаку.—Въ іюлѣ 1779 года, получивъ подкрѣпленіе,

французскій флотъ состоялъ изъ двадцати пяти кораблей.— Д'Эстень дѣлаетъ высадку въ бухточкѣ Молинье и во главѣ 1400 человѣкъ овладѣваетъ островомъ Гренадою, на которомъ захватываетъ тридцать коммерческихъ судовъ, 100 орудій и 700 плѣнныхъ. На другой день капитуляціи появляется англійскій адмиралъ Байронъ съ двадцатью однимъ кораблемъ. Французскій флотъ, снявшись съ якоря съ тою же быстротою какъ и въ Ньюпортѣ, принимаетъ сраженіе въ полномъ порядкѣ. Послѣ шести часоваго маневрированія, англійская эскадра оставляетъ мѣсто боя. Въ концѣ августа мы вновь находимъ Д'Эстеня, съ двадцатью кораблями и 3000 человѣкъ посаженными имъ на свои суда въ Сенъ-Доминго, принимающихъ участіе въ осадѣ Саваны въ Георгіи. Несмотря на равноденственный періодъ, дѣлающій присутствіе его на этомъ берегу очень опаснымъ, не останавливаясь передъ тѣмъ, что суда его и дѣйствительно нѣсколько разъ срывало съ якорей и уносило въ море и что они были повреждены, д'Эстень все-таки учреждаетъ блокаду Саваны, проходитъ съ мелкими судами чрезъ баръ рѣки и высаживаетъ десантные войска. Перемиріе, неудачно заключенное съ англійскимъ губернаторомъ въ то время когда, напротивъ, надо было усилить дѣйствія, совсѣмъ измѣняетъ ходъ дѣла. Гарнизонъ Саваны получаетъ подкрѣпленіе. Съ этого времени приходится предпринять правильную осаду, перевезя на берегъ артиллерію съ судовъ. Такъ проходитъ время до октября. Послѣ неудачнаго приступа руководимаго лично Д'Эстенемъ, при чемъ онъ былъ сильно раненъ, войска были вновь посажены на суда и флотъ ушелъ въ море. Такъ окончилась эта кампанія.

Между тѣмъ положеніе американцевъ требовало новой помощи.— Освобожденіе Соединенныхъ Штатовъ было для французовъ главнымъ предметомъ этой войны.—Въ маѣ 1780 года изъ Бреста вышла новая эскадра изъ восьми кораблей и двухъ фрегатовъ, сопровождавшая двадцать шесть транспортовъ съ 6,000 человѣкъ десантнаго войска. Послѣ боя съ англійской эскадрой на высотѣ Бермудскихъ острововъ, начальникъ французской эскадры де-Терней благополучно прибылъ, въ іюлѣ, къ Родъ-айленду. За нимъ, черезъ шесть дней, явилось и одинадцать непріятель-

скихъ кораблей, но они не рѣшились аттаковать его, найдя французскую эскадру стоящею на шпрингахъ въ хорошей позиціи. Послѣ смерти де-Тернея, послѣдовавшей въ декабрѣ того же года, командованіе эскадрой переходитъ къ кавалеру Детушу (Destouches), который посылаетъ крейсеровъ къ берегамъ Виргиніи и уничтожаетъ большое число англійскихъ судовъ. Въ мартѣ 1781 года, эскадра Детуша, при перевозѣ 1200 человѣкъ десанта въ рѣку Джемсъ, вступаетъ въ сраженіе съ эскадрою адмирала Арбутнота (Arbuthnot) и овладѣваетъ полемъ битвы.

Битвы де-Гишена съ Роднеемъ служатъ какъ бы соединеніемъ кампаній д'Эстеня съ дѣйствіями графа де-Грасса. Театръ войны чередуется между Антильскими островами и берегами Сѣверной Америки. Съ помощію, а иногда и безъ помощи крейсерующей эскадры, маркизъ де-Буйе, генералъ-губернаторъ подвѣтренныхъ острововъ, даетъ знать о своемъ присутствіи въ этихъ мѣстахъ самыми отважными дѣйствіями. Въ сентябрѣ 1778 года, съ четырьмя фрегатами и 1800 человѣкъ десанта, онъ, при помощи внезапнаго ночнаго нападенія, овладѣваетъ фортомъ острова Доминика. Въ маѣ 1781 года, вмѣстѣ съ графомъ де-Грассомъ, который прибылъ съ двадцатью кораблями и снялъ съ острова Мартиники блокаду, поддерживаемую крейсерствомъ адмирала Гуда (Hood), маркизъ де-Буйе устроиваетъ экспедицію противъ острова Табаго. Обманувъ англичанъ ложною аттакою противъ Санъ-Люси, французы высадились въ числѣ 4000 человѣкъ въ Курляндской бухтѣ (baie de Courlande) и 1 іюня, когда адмиралъ Родней прибылъ на помощь острову, онъ увидѣлъ уже бѣлый флагъ поднятый на Табаго. До окончанія года, неутомимый губернаторъ Мартиники успѣлъ отнять у англичанъ еще и островъ св. Евстафія.

Преобладаніе французовъ на Антильскихъ островахъ благопріятствовало флоту въ его новомъ содѣйствіи освобожденію Соединенныхъ Штатовъ. Рошамбо и Вашингтонъ просили де-Грасса доставить имъ войска, денегъ и боевыхъ запасовъ. Губернаторъ Санъ-Доминга согласился дать 3300 человѣкъ; чтоже касается денегъ, то надо было послать для *займа* ихъ въ Гаванѣ. Де-Грассъ, чтобы лучше скрыть цѣль экспедиціи, проходитъ ста-

рымъ Багамскимъ каналомъ и, въ концѣ августа, становится на якорь при входѣ въ Чизапикскую бухту. Учредивъ блокаду рѣкъ Іорка и Джемса, французскія войска, при помощи шлюпокъ эскадры, направляются на Джемсъ-таунъ, и соединеніе ихъ позволяетъ Лафаэту приготовиться къ осадѣ Іоркъ-тауна, весьма важнаго стратегическаго пункта, занятаго въ то время арміею лорда Корнваллиса. Появленіе, утромъ 5-го сентября, двадцати одного англійскаго корабля, заставляетъ французскую эскадру, несмотря на отсутствіе своихъ шлюпокъ, немедленно сняться съ якоря, потому что въ эту эпоху уже было принято за правило не принимать непріятельскую аттаку стоя на якорѣ на открытомъ рейдѣ, какъ то допустилъ адмиралъ Брюи (Brueys) у Абукира. Характеръ Чизапикскаго боя походитъ на большую часть эскадренныхъ сраженій бывшихъ во время американской войны.—Между непріятелями, которые уважали другъ друга, была признана необходимою осмотрительная тактика.—Между тѣмъ поле битвы остается за де-Грассомъ, который не преслѣдуя непріятеля возвращается къ блокадѣ рѣки Чизапикъ. Тамъ онъ находитъ подкрѣпленіе изъ восьми кораблей съ провизіею и боевыми запасами, приведенныхъ начальникомъ эскадры де-Баррассомъ, замѣнившимъ Детуша. Всѣ эти благопріятныя обстоятельства дозволили Рошамбо и Вашингтону, которые съ того времени были совершенно покойны со стороны моря, усиленно осаждать Іоркъ-таунъ, при помощи десанта и орудій съ флота. Капитуляція лорда Корнваллиса, главнокомандующаго Британскою арміею, подписанная 19 октября 1781 года, окончила эту кампанію, обезпечивъ независимость Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Прибавимъ, что Конгрессъ, рѣшеніемъ 28 октября 1781 года, торжественно выразилъ свою благодарность французскимъ генералу и адмиралу, и увѣковѣчилъ воспоминаніе объ этомъ событіи постановкой мраморнаго памятника въ Іоркъ-таунѣ и подаркомъ двухъ англійскихъ пушекъ, предложивъ ихъ графу де-Грасу и Рошамбо.

Какъ при Людовикѣ XV, такъ и во время революціи и первой имперіи, Франція и Англія по видимому помѣнялись ролями; въ это время берегамъ Франціи пришлось быть блокированными, угро-

жаемыми непріятельскимъ флотомъ и находиться какъ бы въ осадѣ. Въ эти два періода морскихъ неудачъ, флоты Великобританіи, сдѣлавшись господствующими на моряхъ, рѣшительно приняли наступательное положеніе. Съ начала нашихъ распрь, легкія непріятельскія эскадры начали забирать наши коммерческія суда, при самомъ входѣ ихъ въ порта. Въ двѣ различныя эпохи, въ 1756 и въ 1803 году, помощію приказаній, отданныхъ за нѣсколько мѣсяцевъ *прежде* объявленія войны, англичане успѣли отнять у насъ на всѣхъ моряхъ, нѣсколько тысячъ превосходныхъ моряковъ.

«Съ іюля 1755 года по іюнь 1756 г. (когда была объявлена война), Англія, по замѣчанію одного англійскаго журнала, успѣла отнять у французовъ восемсотъ семдесятъ кораблей.»

Напрасно Франція обращалась къ Европѣ съ жалобою на это нарушеніе международнаго права; зло было надолго непоправимо, и какъ новое доказательство права сильнаго, эти пиратскія дѣйствія вошли въ число совершившихся фактовъ. «Во время семилѣтней войны, англичане напали на океанское прибрежье Франціи, бомбардировали Гавръ, Шербургъ, Діепъ и Сенъ-Мало и завладѣли въ этихъ портахъ большимъ числомъ судовъ, нагруженныхъ разными товарами. Какъ эти примѣры такъ и тысяча другихъ доказываютъ, что при будущихъ нападеніяхъ Англіи на Францію, англичане будутъ преимущественно стараться уничтожать французскія торговыя учрежденія (*).»

Въ продолженіе двадцати двухъ лѣтъ войнъ революціи и имперіи, когда французская армія побѣдоносно проходила по Европѣ, морскія границы напротивъ подвергались всѣмъ лишеніямъ продолжительной и тяжелой блокады. Недовольствуясь тѣмъ что заперли море для французскаго прибрежнаго населенія, разореннаго прекращеніемъ всей внѣшней торговли, англичане завладѣли кромѣ того многими пограничными французскими островами. Эти острова, сдѣлавшіеся въ ихъ рукахъ центральными пунктами для стоянокъ и снабженія англійскаго флота съѣстными припасами,

(*) Mémoire de la Commission de 1843 sur la défense des frontières maritimes de France.

доставили имъ прекрасныя убѣжища противъ тѣхъ бурь, которыя во время трудныхъ зимнихъ плаваній постоянно встрѣчаются близъ французскихъ береговъ. Такимъ образомъ они въ разное время свозили скотъ и больныхъ со своихъ эскадръ на острова: Сенъ-Маркуфъ, де-Моленъ, де-Гленанъ, де-Шозей, д'Уа и д'Едикъ и даже на Іерскіе острова (*).

Въ тоже время непріятельскіе адмиралы спокойно располагались въ нѣкоторыхъ бухтахъ французскихъ береговъ, какъ напр. въ Кибéронѣ и Дуарненезѣ, и, съ помощію бочекъ поставленныхъ на мертвые якоря, устроивали въ нихъ постоянныя и спокойныя стоянки своихъ эскадръ. Англійскія эскадры, заходя по очереди на эти мѣста якорныхъ стоянокъ, къ которымъ надо еще причислить и рейды де Баскъ, Груа и Бель-иль, отдыхали на нихъ отъ труднаго зимняго плаванія и мирно исправляли свои поврежденія.

Блокада западныхъ береговъ Франціи, столь часто навѣщаемыхъ бурями Атлантическаго океана, была, кромѣ того, для непріятельскаго флота и хорошею практическою школою для образованія командъ. Важное и трудное крейсерство передъ Брестомъ, въ водахъ Ируаза, между Уэсаномъ и плотиною Сейна (chaussée de Sein), оставалось во все время главнымъ центромъ этой блокады. Понятно на сколько подобное положеніе должно было способствовать развитію въ англичанахъ качествъ бдительности, отваги и находчивости, столь важныхъ въ традиціяхъ флота. Разсказываютъ даже, что одинъ англійскій адмиралъ, прижатый, быстрою перемѣною вѣтра, близко къ берегу между Уэсаномъ и островами Сейнъ, и не надѣясь отойти отъ него, былъ готовъ рискнуть всѣмъ и войти на Брестскій рейдъ.

Англійскіе крейсеры, находясь въ Ируазѣ, большею частію маневрировали такимъ образомъ, чтобы быть всегда въ состояніи, въ случаѣ наступающей бури, *подняться* на лѣвомъ галсѣ огибая ост. Уэсанъ. Во время сильныхъ зимнихъ бурь, блокирующая эскадра уходила въ Торбай, что на англійскомъ берегу; но когда непріятель, послѣ долгаго пребыванія, лучше познакомился

(*) Memoire de 1843 sur la défense des frontiéres maritimes de la France.

съ нашими берегами, то онъ сталъ часто искать защиты отъ бурь въ бухтѣ Дуарненезъ.

Такимъ же образомъ эскадра блокировавшая Лоріенъ часто становилась на якорь у острововъ Груа и Гленанъ и въ бухтѣ Киберонъ, а та, которая блокировала Рошфоръ,—на рейдѣ Басковъ; наконецъ эскадра крейсировавшая у Тулона находила еще больше мѣстъ для укрытія на берегахъ Прованса.

Хотя введеніе паровыхъ двигателей даетъ судамъ возможность, при приближеніи къ берегамъ, держаться болѣе соединенно, но, замѣтимъ, что поддержаніе дѣйствительной блокады, на довольно значительномъ по протяженію прибрежьѣ, отнынѣ дѣлается весьма затруднительнымъ. Поэтому декларація, 16 апрѣля 1856 года, присоединенная къ Парижскому трактаку, редактирована слѣдующимъ образомъ: «для того чтобы блокада считалась обязательною, она должна быть дѣйствительна, т. е. должна поддерживаться флотомъ, достаточнымъ для дѣйствительнаго воспрепятствованія доступа къ непріятельскому прибрежью». Послѣдняя американская война представляетъ доказательство трудности поддержанія дѣйствительной блокады. Быстрые на ходу пароходы, построенные въ эту эпоху на англійскихъ верфяхъ, весьма часто обманывали бдительность федеральныхъ крейсеровъ. Эти, какъ ихъ называли, *блокадопрорыватели* (blockade runners),—длинныя, узкія, едва видныя надъ водою суда, управляемыя превосходными лоцманами, суда не имѣющія мачтъ, такъ что вмѣсто нихъ видна была одна дымовая труба (сильныя машины въ легкомъ корпусѣ), быстро скользящія вдоль береговъ подъ покровомъ ночи,—такія суда могли быть захватываемы только подобными же скоро-ходящими и бдительными крейсерами, обладающими въ той-же степени и знаніемъ мѣстности. Огромныя выгоды привлекавшія этихъ блокадопрорывателей въ проходы Мобиля и Чарльстоуна, дѣлали ихъ способными на величайшія усилія и самыя искусныя военныя хитрости. Въ этомъ отношеніи, отчетъ морскаго секретаря Соединенныхъ Штатовъ представляетъ много интересныхъ свѣдѣній.

По мнѣнію однаго члена Конгресса и одного американскаго морскаго инженера, «еслибы Англія и Франція твердо желали

тріумфа южанъ, то они могли бы достигнуть этаго не посылая ни одного солдата на ту сторону Атлантическаго океана. Было бы достаточно если-бы эти морскія державы отказались признать блокаду южныхъ портовъ. Тогда конфедераты, получая свободно изъ нейтральныхъ державъ оружіе, съѣстные припасы, людей, деньги и военные запасы, имѣли бы всѣ средства, какихъ имъ недоставало, для продолженія борьбы и, послѣ первой побѣды, для заключенія договора о ихъ выходѣ изъ союза». Важное значеніе дѣйствительныхъ блокадъ весьма ясно обозначается въ этомъ мнѣніи, и потому мы не считаемъ нужнымъ приводить дальнѣйшихъ доказательствъ важности ихъ политическаго значенія въ будущемъ.

Морская блокада портовъ представляетъ легкое средство получить удовлетвореніе отъ нѣкоторыхъ государствъ, полуобразованныхъ или находящихся въ постоянномъ революціонномъ положеніи, не прибѣгая для того къ убыточнымъ и не всегда успѣшнымъ сухопутнымъ экспедиціямъ. Кромѣ настоящей войны, объявленіе которой, по многосложнымъ политическимъ соображеніямъ чаще бываетъ неудобно, есть и еще способы для полученія удовлетворенія и вознагражденія за понесенные убытки, это «захватъ таможни изолированнаго порта и взиманіе пошлинъ въ пользу правительства, сдѣлавшаго захватъ, до тѣхъ поръ пока не будетъ получена сполна вся сумма долга.» Мудрости правительствъ предстоитъ дѣлать выборъ между этими различными понудительными средствами, принимая во вниманіе замѣшанные интересы и подробное изученіе страны съ которой приходится имѣть дѣло. Во всякомъ случаѣ, хорошій выборъ дипломатическихъ и торговыхъ агентовъ, посылаемыхъ заграницу, можетъ служить лучшей гарантіей противъ возникновенія несогласій съ отдаленными странами, самая ничтожность которыхъ дѣлаетъ ихъ иногда весьма тягостными даже для великихъ Европейскихъ державъ.

Однако возвратимся къ блокадѣ французскихъ береговъ. Представимъ себѣ что по всему берегу отправленіе судовъ въ океанское плаваніе и къ большимъ рыбнымъ ловлямъ прекращено, движеніе каботажа при всякомъ случаѣ затрудняется непріятельскими

крейсерами, которые по временамъ не щадятъ даже прибрежныхъ рыбаковъ, однимъ словомъ что море совершенно заперто для населенія, привыкшаго отъ него одного получать свое дневное пропитаніе; прибавимъ къ этому насильственный заборъ всѣхъ годныхъ моряковъ въ морскую запись, для службы на военныхъ судахъ, разстройство и нужду прибрежныхъ деревень, гдѣ не находилось никого кромѣ стариковъ, женщинъ и дѣтей и тогда мы будемъ менѣе удивляться тѣмъ едва *постижимымъ* въ настоящее время послѣдствіямъ, которыя произошли отъ этихъ многоразличныхъ бѣдствій. На этой границѣ, почти покинутой въ то время когда большія континентальныя войны отвлекали въ другую сторону вниманіе и силы Франціи, англичане высаживались ночью, входили въ сношеніе съ жителями, доставали безъ затрудненія свѣжую провизію, рыбу, живой скотъ и собирали полезныя для себя свѣдѣнія (*). Нужно ли прибавлять къ этому, что бѣдственное положеніе французовъ на непріятельскихъ понтонахъ, гдѣ одно время находилось до 3000 французскихъ плѣнныхъ, доставило англичанамъ нѣсколькихъ отличныхъ лоцмановъ французскихъ береговъ, лоцмановъ, которые принявъ англійское подданство и не рѣдко женившись на иностранкахъ, окончательно забывали свою родину. Наконецъ, чтобы окончательно обрисовать этотъ несчастный для французовъ періодъ, упомянемъ о преданіи, истинномъ или вымышленномъ, по которому два офицера съ англійскаго крейсера, вслѣдствіе значительнаго пари, довели смѣлость сообщенія съ берегомъ до того, что переодѣвшись, пробыли цѣлый вечеръ въ театрѣ перваго французскаго военнаго порта.

Хотя эти несчастныя времена уже давно прошли, тѣмъ не менѣе Франція должна заботиться о томъ, чтобы при случаѣ употребить противъ внѣшняго непріятеля ту тактику и тѣ средства, которыя въ былыя времена были употреблены противъ нее англійскими эскадрами.

(*) Опытъ морскихъ войнъ, говорится въ запискѣ 1843 года (Mémoire de 1843) показалъ, что полезно наблюдать за сношеніями берега съ непріятельскими крейсерами. Часто случалось что англійскіе моряки получали съ берега за деньги свѣжую провизію, воду и разныя полезныя свѣдѣнія.

Фунд. биб. ... Акад. РККА им. ... шилова

Послѣ введенія пара, а также быстрыхъ на ходу и глубоко сидящихъ судовъ, французскіе берега не могутъ имѣть ни полной защиты, ни вполнѣ безопаснаго прибрежнаго плаванія безъ двухъ неразд ѣльныхъ элементовъ: портовъ-убѣжищъ и прибрежныхъ лоцмановъ. Что касается до островковъ, якорныхъ стоянокъ и бухтъ, которыя такъ спокойно занимали англичане въ послѣднюю войну, то отнынѣ они должны быть открыты только для французовъ. Это одинъ изъ тѣхъ вопросовъ національной гордости, которые, если представится надобность, должны вызвать содѣйствіе министерствъ публичныхъ работъ, военнаго и морскаго. Говоря о постоянной оборонѣ, мы увидимъ, что многое уже сдѣлано въ отношеніи защиты этихъ мѣстъ. Но, кромѣ того, надо къ извѣстнымъ уже якорнымъ стоянкамъ, служащимъ убѣжищемъ для судовъ, прибавить новыя, въ особенности *между* нашими двумя главными портами, Шербургомъ и Брестомъ, умножить число предостерегательныхъ знаковъ и мѣстныхъ лоцманскихъ станцій, не теряя изъ виду того, что въ бурное время большая часть портовъ-убѣжищъ доступна только при помощи хорошаго прибрежнаго лоцмана, наконецъ, чтобы эти лоцманскія станціи могли приносить пользу, необходимо чтобы онѣ были снабжены хорошими палубными ботами, которые давали бы возможность лоцманамъ встрѣчать суда внѣ проходовъ, за нѣсколько миль въ морѣ, какъ то дѣлаютъ гаврскіе лоцмана. Пусть офицеры, свободные отъ службы, плаваютъ на судахъ наблюдающихъ за рыбными промыслами вдоль нашихъ береговъ, по главнымъ и второстепеннымъ портамъ и сами пріобрѣтаютъ, если возможно, подробныя мѣстныя свѣдѣнія о всѣхъ якорныхъ стоянкахъ, открытыхъ рейдахъ и пр.

Броненосная эскадра контръ-адмирала де-ла-Ронсьера, устроивъ сборный пунктъ въ бухтѣ Киберона—этихъ Іерскихъ острововъ океана—и оттуда расходясь по западнымъ берегамъ Франціи, проложила намъ этотъ путь съ замѣчательною смѣлостію. Въ продолженіе 1866 и 67 годовъ, эта эскадра глубоко-сидящихъ судовъ обошла западное прибрежье Франціи близь самыхъ береговъ, посѣтивъ всѣ доступныя якорныя мѣста, начиная съ Біарица и входа въ рѣку Гарону до бухты Сенъ-Бріекъ и рейда

Сентъ-Мало. Легко понять, какую практическую пользу извлекутъ командиры и офицеры изъ этого труднаго плаванія. Можно сказать съ увѣренностію, что изъ всѣхъ прибрежій земнаго шара до сихъ поръ французскіе офицеры менѣе всего были знакомы съ прибрежьями Франціи.

Прибавимъ къ этому, что декретъ 14 іюля 1865 года и положеніе 16 января 1867 г. объ учрежденіи экзаменованныхъ лоцмановъ флота, удовлетворили общему желанію морскихъ офицеровъ. Набираемые изъ лучшихъ лоцманскихъ учениковъ и шкиперовъ каботажныхъ судовъ, эти лоцмана флота, плавая безпрерывно на паровомъ учебномъ суднѣ вдоль французскаго прибрежья въ океанѣ и Ламаншѣ, должны будутъ изучить западные берега Франціи, одни, отъ Дюнкерхена до мыса Сейнъ, другіе отъ острова Вьержъ до Сенъ-Жанъ-де-Люцъ Не забудемъ притомъ, что усиленное содержаніе и *постоянныя упражненія* составляютъ необходимыя условія хорошаго состава этихъ лоцмановъ. Затрата въ годъ хотя бы по 3 тысячи франковъ на каждаго лоцмана будетъ благоразумною экономіею въ сравненіи съ возможностію потерять, при случаѣ, отъ незнакомства съ мѣстностью, броненосное судно, стоющее 5 милліоновъ (*).

Во время войны и даже во время мира, при плаваніи въ открытомъ морѣ и при быстромъ слѣдованіи вдоль береговъ, столь важная обязанность, какъ веденіе судна, не требуетъ-ли еще и другихъ элементовъ безопасности? Благодаря просвѣщенной иниціативѣ г. вице-адмирала Пари, директора депо, на нашихъ морскихъ картахъ готовятся произвести давно ожидаемыя улучшенія, которыя англійскіе гидрографы уже ввели на своихъ, это—указаніе маяковъ съ ихъ кругами освѣщенія и положенія буйковъ и бакановъ. Нѣтъ ни одного образованнаго офицера, который бы не зналъ всѣхъ тѣхъ выгодъ какія принесло англійскому флоту учрежденіе *мастеровъ* (masters). Легко понять, до какой степени содѣйствіе этихъ превосходныхъ офицеровъ облегчало задачу капитановъ и способствовало какъ безопасности, такъ

(*) La Gloire стоитъ 5 милліоновъ и сидитъ болѣе 8-ми метровъ (26-ти футъ въ водѣ; Solferino стоитъ 7 милл. и сидитъ болѣе 9 метровъ (29,5 футъ).

и смѣлости дѣйствій у береговъ. Достаточно, впрочемъ, развернуть «Мемуары времени» или «Жизнь знаменитыхъ англійскихъ адмираловъ» чтобы вполнѣ убѣдиться въ этомъ.

И такъ, серьезно прослѣдивъ за нашими капитанами каботажа, мы скоро открыли-бы между ними практиковъ въ плаваніи по извѣстнымъ замкнутымъ морямъ, тогда какъ въ 1854 и 55 годахъ, благодаря тому, что мы не подумали объ этомъ своевременно, вынуждены были просить ихъ у Англіи. Между тѣмъ нѣтъ никакого сомнѣнія, что нѣкоторые шкипера французскаго каботажа, сдѣлавъ множество рейсовъ по Сѣверному и Балтійскому морямъ, оказали бы въ эту эпоху услуги, равносильныя услугамъ ихъ англійскихъ товарищей.

Кто бы, наконецъ, помѣшалъ расширить въ справедливыхъ размѣрахъ, по крайней мѣрѣ на большихъ судахъ, роль штурмана (officier de route), освободивъ его отъ всякихъ постороннихъ обязанностей во время плаванія у береговъ?

Присоединивъ этого офицера къ дѣлу надзора за правильностью пути и сдѣлавъ его помощникомъ капитана, развѣ служба государства не пріобрѣла бы этимъ новый залогъ успѣха? Прекращеніе маячныхъ огней и снятіе вѣхъ, необходимость частаго входа и выхода по наиболѣе труднымъ фарватерамъ и притомъ какъ ночью, такъ и при туманѣ, необходимость иногда прибѣгать къ прорыву блокады—вотъ обстоятельства военнаго времени, говорящія въ пользу новой и лучшей организаціи обязанности кораблевожденія, первой какъ по важности, такъ и по трудности.

Съ 1792 по 1815 годъ берега Французской имперіи отъ Голландіи до Адріатическаго моря были театромъ настоящей малой войны, которая способствовала усиленію блокады и поддержанію моральнаго превосходства непріятельскихъ эскадръ всюду, гдѣ развѣвался французскій флагъ. Нетрудно было бы привести много примѣровъ въ подтвержденіе этого, но мы возьмемъ только одинъ изъ самыхъ значительныхъ. Едва ли найдется кто-нибудь между французскими ветеранами, кто бы не вспомнилъ тѣхъ безчисленныхъ затрудненій, какія представлялъ французамъ англійскій флотъ во время экспедиціи въ Египетъ. Каждый разъ, какъ французская

армія подходила къ берегамъ Средиземнаго моря, она встрѣчала этихъ неутомимыхъ противниковъ. Если бы возможно было избавиться отъ комодора Смита, отъ пушекъ и 1500 матросъ его двухъ судовъ, то конечно никто не сталъ бы сомнѣваться въ томъ, что Сенъ-Жанъ д'Акръ и вся Палестина достались бы въ руки побѣдителя при пирамидахъ.

Господствующій на морѣ флотъ, наскучивъ долгими мѣсяцами крейсерства, обыкновенно не противится искушенію разнообразить эту скучную службу какимъ нибудь блестящимъ дѣйствіемъ. Жажда *призовыхъ денегъ*, которыя англійское правительство изъ политическихъ видовъ всегда аккуратно выплачивало своимъ морякамъ, много способствовала поддержанію въ ея эскадрахъ духа предпріимчивости, составляющаго общее достояніе всѣхъ потомковъ норманновъ. Настоящая морская война не можетъ существовать безъ аккуратно выплачиваемыхъ призовыхъ денегъ. Эта аксіома морскаго права никогда не была оспариваема ни въ Англіи, ни въ Соединенныхъ Штатахъ. Еще недавно адмиралъ Дюпонъ, командовавшій федеральною эскадрою передъ Чарльтоуномъ, получилъ на свою долю болѣе *милліона*. Во Франціи, напротивъ, не найдется ни одной недавней войны, въ которой бы не были болѣе или менѣе попраны права крейсеровъ захватившихъ призы. Если по характеру французовъ, денежныя выгоды не ставятся ими на первомъ планѣ; если, въ видахъ политическихъ требованій, французскіе моряки, кредиторы государства, великодушно пожертвовали своими правами, обезпеченными законодательствомъ о призахъ, тѣмъ не менѣе, принципъ этихъ законовъ остался неизмѣннымъ. Не слѣдуетъ забывать этаго. Ничего не можетъ быть благороднѣе безкорыстія въ людяхъ занимающихъ высокое общественное положеніе; но развѣ нельзя быть другаго мнѣнія, имѣя въ виду моряковъ морской записи? Для этой милиціи, собирающейся по первому сигналу, дѣло заключается не въ одной только службѣ въ роли національной гвардіи за стѣнами укрѣпленій, но и въ весьма опасной внѣшней войнѣ. Право призовыхъ денегъ не представляетъ ли величайшую важность для этихъ отцовъ семействъ, при первомъ шумѣ войны бросающихъ свои лодки, женъ, дѣтей и отечество? Станутъ ли сомнѣваться

въ законности этой привиллегіи, если вспомнять что она составляетъ награду 500000 населенія, у котораго обязанность службы государству переходитъ наслѣдственно отъ отца къ сыну? Со временъ Кольбера морская запись сдѣлалась для Франціи въ родѣ *военной колоніи*, подымающейся при первомъ звукѣ барабана, совершенно какъ пограничные полки Россіи и Австріи; привилегіи ея составляютъ, слѣдовательно, вознагражденіе за исполненіе самыхъ трудныхъ обязанностей. Поэтому, когда дѣло касается правъ пріобрѣтенныхъ однимъ изъ этихъ моряковъ, погибшихъ въ Крыму, Китаѣ или Мексикѣ, т. е. до ленты вдовы и сиротъ, спрашивается кто можетъ счесть себя уполномоченнымъ отказать имъ въ этомъ правѣ? Въ этомъ заключается вопросъ человѣколюбія и справедливости, который долженъ обратить на себя вниманіе нашихъ государственныхъ людей.

Во время войнъ революціи и имперіи, каждый разъ когда англійскіе крейсеры видѣли у французскихъ береговъ либо каботажныя суда, либо канера которыхъ можно было захватить, или наконецъ прибрежную батарею которую представлялась возможность разрушить, они тотчасъ отправляли отъ себя цѣлую флотилію шлюпокъ. Разсказы о шлюпкахъ «нападающихъ на небольшой портъ или дурно охраняемый конвой, съ быстротою хищныхъ птицъ» встрѣчаются еще и теперь въ бесѣдахъ нашихъ старыхъ рыбаковъ. Все что непріятелю не удавалось захватить, онъ безжалостно жегъ или топилъ. Страницы Морской Исторіи Джемса наполнены этими шлюпочными экспедиціями иногда сопровождаемыми небольшими высадками для взятія нашихъ батарей съ тылу. Эта малая война представляла хорошее возбудительное средство для экипажей, утомленныхъ продолжительными блокадами и поэтому англійское адмиралтейство охотно поощряло этотъ духъ предпріимчивости во-время раздаваемыми наградами. Вотъ какова обыкновенно была тактика англичанъ: если берегъ былъ доступенъ и если ожидали нѣкотораго сопротивленія, то на разсвѣтѣ высаживался небольшой отрядъ въ 200 или 300 человѣкъ морскихъ солдатъ, (которыхъ прибрежные жители называли краснокафтанниками), чтобы застать въ расплохъ и обойти небольшое укрѣпленіе, батареи или суда, которые хотѣли захватить. Шлюпки съ охотниками ожидали

только сигнала, чтобы броситься на веслахъ и аттаковать позицію съ фронта, въ то время когда морскіе солдаты производили нападеніе съ тыла.

Хотя эти небольшія экспедиціи изрѣдко обходились англичанамъ весьма дорого, но такой способъ *взятія между двухъ огней* былъ почти всегда для нихъ успѣшенъ; да и въ самомъ дѣлѣ, много ли надо было чтобы разсѣять нѣсколько небольшихъ постовъ береговой стражи и несчастныхъ рыбаковъ, не имѣвшихъ ни организаціи, ни способныхъ начальниковъ. Французская пѣхота, рѣдко разбросанная по прибрежью, большею частью поспѣвала уже тогда, когда непріятель уходилъ, уводя съ собою французскіе каботажныя суда и капера. Такъ разсказываютъ, что съ 1792 по 1815 годъ, нѣкоторыя батареи на берегу Прованса были по три раза разрушаемы англичанами и столько же разъ возобновлялись. Въ бухтѣ Камаре, въ устьѣ канала ведущаго къ Бресту, отрядъ шлюпокъ посланный съ блокирующей эскадры, взялъ на абордажъ, въ ночь на 22 іюля 1801 г., 20-ти пушечный корветъ «la Chevrette». Это смѣлое нападеніе, произведенное десятью шлюпками со 180 человѣками, на судно стоящее у берега и храбро защищаемое своимъ экипажемъ и батареями бухты Камаре, показываетъ до какой степени успѣхъ увеличилъ отважность нашихъ противниковъ. Во время этого абордажа (который англійскій историкъ считаетъ верхомъ совершенства въ своемъ родѣ), въ то самое время когда еще дрались на палубѣ корвета «la Chevrette», одна за ранѣе назначенная англійская шлюпка обрубила его канаты, и съ нее взобрались на корветъ до 20 человѣкъ англійскихъ матросъ для постановки парусовъ. Корветъ уже былъ нѣсколько минутъ подъ парусами, а на палубѣ его все еще продолжалась битва. Прибавимъ, что эта упорная защита стоила англичанамъ 69 убитыхъ и раненыхъ, т. е. почти половины ихъ наличнаго состава. Къ числу подобныхъ фактовъ слѣдуетъ прибавить захватъ фрегата «Désirée», взятаго корветомъ «Dart» на абордажъ на Дюнкерхенскомъ рейдѣ, ночью 7 іюля 1800 года, а также удивительный случай съ корветомъ «Bull-Dog». Корветъ этотъ былъ взятъ въ самомъ портѣ Анконы, гдѣ онъ стоялъ у набережной, но въ ту же ночь онъ былъ вновь отнятъ

у англичанъ и при томъ еще съ большею смѣлостію офицерами корвета и нѣсколькими матросами, возвратившимися съ бала.

Между большими экспедиціями, направленными противъ береговъ Франціи, первое мѣсто занимаетъ экспедиція въ бухту Киберонъ, пріобрѣтшая столь печальную извѣстность гибелью нѣсколькихъ тысячь французовъ, въ томъ числѣ многихъ офицеровъ флота Людовика XVI. Въ 1809 году замѣчательно дѣло брандеровъ, когда лордъ Кокренъ, нарочно призванный изъ Средиземнаго моря, безъ большаго труда сжегъ, при помощи вѣтра и прилива, часть французской эскадры, стоявшей на рейдѣ острова Э (Aix).

Чтобы допустить англичанъ до входа въ Тулонъ, нужна была гражданская война; чтобы допустить Антверпенскую экспедицію, нужна была вторая австрійская кампанія. Въ заключеніе скажемъ что не будь большой европейской войны, которая заставила бы стянуть на Рейнъ всѣ силы Франціи, французскому прибрежью нечего бояться большихъ высадокъ. Разбирая вопросы обороны, мы возвратимся къ средствамъ обезпеченія нашего прибрежья отъ всѣхъ несчастій, подобныхъ тѣмъ, которыя оно испытало во времена революціи и имперіи, а до тѣхъ поръ намъ простятъ тяжелый для народнаго самолюбія разсказъ, который однако весьма поучителенъ и можетъ принести пользу будущимъ поколѣніямъ.

Факты эти принадлежатъ исторіи. Нравственное дѣйствіе англійскаго флота, возстановляя торговлю и свободу тѣхъ большихъ приморскихъ городовъ, для которыхъ французское владычество представляло въ перспективѣ лишь военное управленіе и континентальную блокаду, весьма вѣрно описано знаменитымъ историкомъ консульства и имперіи.

Впрочемъ, безпримѣрные успѣхи Англіи въ этотъ періодъ трудно было бы объяснить не приведя краткаго очерка состоянія флота во время революціи. Это будетъ исторической справедливостію, въ которой мы не можемъ отказать нашимъ предшественникамъ той эпохи. Спрашивается, какимъ образомъ прекрасный флотъ Людовика XVI, бывшій въ такомъ цвѣтущемъ состо-

янiи во время американской войны, могъ столь быстро попасть въ такое бѣдственное положенiе? Чтобы оцѣнить причины этаго упадка, необходимо обратиться какъ къ лучшимъ французскимъ писателямъ той эпохи, такъ и къ документамъ, доставленнымъ иностранными историками. Бросая общiй взглядъ на морскiя кампанiи временъ революцiи, адмиралъ Жюрьенъ-де-ла-Гравьеръ восклицаетъ: «Подобныя экспедицiи кажутся въ настоящее время баснословными. Корабли чувствуютъ недостатокъ провизiи чрезъ 15 дней по выходѣ изъ порта или тонутъ отъ ветхости при первой бурѣ. Такъ, во время такъ называемаго большаго зимняго крейсерства (croisiére dite du Grant-Hiver), три линѣйныхъ корабля («le Neuf-Thermidor», «le Scipion» и «le Superbe») утонули (coulérent à la mer), имѣя треснувшiя мачты, никуда негодную оснастку, корпуса дурно проконопаченныя и всюду пропускающiя воду: это такiя бѣдствiя, которыхъ наше поколѣнiе не знало и едва можетъ понять».

Если матерiальная часть флота была въ такомъ несчастномъ состоянiи, то личный его составъ былъ еще въ большемъ разстройствѣ, слѣдствiя котораго тяжело отозвались на всѣхъ нашихъ морскихъ экспедицiяхъ съ 1792 до 1815 года. Трехъ лѣтъ изгнанiй и революцiонныхъ излишествъ было достаточно, чтобы уничтожить тотъ блистательный морской штабъ, который по справедливости самими англичанами признавался самымъ просвѣщеннымъ и храбрымъ въ Европѣ. Однако республиканскiй фанатизмъ, устраивая клубы на нашихъ судахъ, не ограничился удаленiемъ достойныхъ офицеровъ, оставшихся вѣрными королю и прежнимъ традицiямъ Францiи. Законъ о подозрительныхъ лицахъ и эшафотъ скоро окончательно уничтожили послѣднихъ представителей прежняго корпуса офицеровъ, непоторопившихся эмигрировать. Не довольствуясь лишенiемъ флота его высшихъ агентовъ, гоненiя не пощадили даже самыхъ нижнихъ чиновъ: «Можно себѣ вообразить, говоритъ англiйскiй историкъ, неудовольствiе экипажей французскихъ судовъ океанской эскадры, осужденныхъ на бездѣйствiе необъяснимыми приказанiями комитета общественной безопасности, въ то время когда Ламаншъ и Гасконскiй заливъ были покрыты караванами непрiятельскихъ судовъ, плававшими

*

большею частію безъ всякаго конвоя.» Представители правительства не нашли другаго средства возбудить патріотизмъ несчастныхъ матросъ, запертыхъ на корабляхъ въ бухтѣ Киберонъ «безъ рубашекъ и безъ башмаковъ и одолѣваемыхъ скорбутомъ» въ виду своей родной земли, какъ уничтожить постановленія выдержавшія испытанія войны 1778 года, такъ что лучшіе люди нашихъ экипажей, съ благоразуміемъ свойственнымъ морякамъ, скоро начали громко выражать свое сожалѣніе о «прежнихъ порядкахъ». Во главѣ этой вполнѣ справедливой опозиціи стояла многочисленная корпорація *граждáнъ канонировъ* или *матросъ-канонировъ* (canonniers bourgeois ou matelots-canonniers), о которыхъ въ морской энциклопедіи говорилось въ 1783 году: «мы обязаны большею частію этимъ школамъ матросъ-кононировъ тѣми блистательными успѣхами въ частныхъ дѣйствіяхъ, какія мы имѣли во время американской войны».

Изъ рапорта, представленнаго учредительному собранію 31 декабря 1789 года, видно, что корпусъ королевскихъ матросъ-канонировъ, состоявшій въ началѣ изъ восьмидесяти одной роты, подъ начальствомъ корабельныхъ лейтенантовъ, заключалъ въ себѣ, въ это время, еще до 6000 моряковъ. Чрезъ три года послѣ того, 16 мая 1792 года, декретомъ законодательнаго собранія имъ было назначено сто съ чѣмъ то тысячь ливровъ въ зачетъ жалованья и части призовыхъ денегъ, «какъ знакъ благодарности отечества *за прошлыя заслуги матросъ-канонировъ* и знакъ довѣренности къ ихъ будущимъ заслугамъ». Эта вполнѣ заслуженная награда была однако какъ бы послѣдними цвѣтами, брошенными на могилу этаго прекраснаго учрежденія. Спустя нѣсколько дней, 14 іюня 1792 года, вышелъ декретъ уничтожавшій матросъ-канонировъ. Такимъ образомъ, наканунѣ большихъ войнъ революціи, эти опытные моряки-артиллеристы, удары которыхъ англичане такъ хорошо чувствовали за десять лѣтъ передъ тѣмъ, на Антильскихъ островахъ, въ Соединенныхъ Штатахъ и въ Индіи, были систематически разсѣяны, между тѣмъ какъ на батареяхъ мѣста этихъ старыхъ спутниковъ Сюфрена и Д'Естеня были замѣщены настоящими рекрутами. Въ самомъ дѣлѣ, чтобы совершенно исключить изъ службы этихъ старыхъ матросъ-кано-

неровъ, декретъ, которымъ учреждена морская артиллерія, постановилъ: «набирать (въ нее) волонтеровъ отъ 18 до 24 лѣтняго возраста» (*). Вскорѣ нѣсколько проигранныхъ сраженій показали всю громадность той ошибки, которую сдѣлали, вручая въ неискусныя руки стрѣльбу изъ орудій, всегда требующую твердости и вѣрнаго глаза опытныхъ матросъ—канонеровъ.

Таковы были неопытные элементы, которые конвентъ и директорія съ безстрастнымъ высокомѣріемъ продолжали высылать въ море, съ 1793 по 1799 годъ, притомъ противъ наиболѣе пріученнаго къ войнѣ флота Европы, и не пользуясь указаніями, доставляемыми несчастіями и проигранными сраженіями. Геній Наполеона употреблялъ всѣ усилія, чтобы снова поднять этотъ флотъ, разрушенный фанатизмомъ, бывшимъ причиною стольких несчастій, безпримѣрныхъ въ нашей исторіи. Сто кораблей были какъ бы чудомъ спущены съ верфей материка; но десять лѣтъ неудачь оказали столь сильное моральное вліяніе, что оно не могло быть уничтожено ни хорошей системой управленія министра Декре, ни хорошимъ выборомъ большей части его помощниковъ. Кромѣ того, во время имперіи, французскія эскадры, постоянно блокируемыя, не могли образовать моряковъ. Если храбрость была все та же, то не существовало ни опытности въ морской войнѣ, ни довѣренности къ своимъ силамъ. Нужна была реставрація, царствованіе Луи-Филиппа и Наполеона III, съ придачею сорока лѣтъ мира, чтобы поднять прежнія учрежденія и доставить, наконецъ, странѣ флотъ, достойный Франціи.

(*) De l'inscription maritime et du regime des classes, par M. H. Holker.

II.

Аттака открытою силою. Загражденія и подводныя мины. Рѣчная война.

«Отнынѣ, одной подводной мины, содержащей въ себѣ нѣсколько килограммовъ пороха, будетъ достаточно, чтобы истребить самое большое броненосное судно, т. е. истребить сооруженіе цѣною въ нѣсколько милліоновъ».

Морскія аттаки противъ портовъ можно, кромѣ блокады, производить и иными способами, такъ напримѣръ: входить въ портъ открытою силою, производить соединенное нападеніе съ берега и съ моря и, наконецъ, бомбардировать портъ. Между самыми серьезными предпріятіями, которыя отнынѣ могутъ угрожать морскимъ арсеналамъ, не слѣдуетъ ли предвидѣть возможность прорыва въ портъ флота, состоящаго изъ хорошихъ ходоковъ, который, не останавливаясь для борьбы съ батареями, ограждающими внѣшніе проходы, войдетъ прямо на внутренній рейдъ, для нанесенія рѣшительнаго удара?

Со времени входа Дюгэ-Труэна въ Ріо-Жанейро, отважнаго входа Нельсона подъ самыя батареи Копенгагена, прорыва адмирала Дукворта (Duckvorth), въ 1807 году, чрезъ Дарданелы, и адмирала Русена, въ 1831 году, въ устье Таго, введеніе пара значительно облегчило входъ открытою силою. Однако, не слѣдуетъ забывать, что подобный морской набѣгъ не допускаетъ полу-мѣръ. Нападающій долженъ или избѣжать или уничтожить всѣ *подводныя* опасности, разсѣянныя на его пути, и потомъ разбить непріятельскій флотъ, служащій прибрежною защитою, рискуя самъ понести пораженіе, послѣдствія котораго трудно исчислить.

Входъ открытою силою можетъ быть, поэтому, допущенъ только въ томъ случаѣ, когда подробное изученіе морскихъ картъ, бере-

говыхъ укрѣпленій, подвижной защиты и подводныхъ естественныхъ и искуственныхъ препятствій даетъ возможность разсчитывать на успѣхъ. Лица, заинтересованныя защитою портовъ имѣющихъ широкіе и глубокіе проходы, ведущіе на обширные рейды, достаточно ли оцѣнили на сколько паръ, броня и большая скорость судовъ, способствуютъ быстрому нападенію на подобныя мѣстности? Если у націй преимущественно морскихъ, каковы Англія и Соединенные Штаты, эти вопросы изучены помощію долгихъ и добросовѣстныхъ обсужденій, то спрашивается сдѣлано ли тоже самое въ континентальныхъ государствахъ, обыкновенно столь много заботящихся о своихъ сухопутныхъ границахъ? Если природныя затрудненія измѣняются сообразно мѣстности, то незабудемъ что искуственная защита можетъ весьма много затруднить задачу нападающаго. Поэтому необходимымъ условіемъ для входа открытою силою должно быть слѣдующее: возможность свободнаго прохода по фарватерамъ, существованіе въ внутреннихъ водахъ достаточнаго простора для дѣйствія или довольно удобнаго якорнаго мѣста, находящагося на границѣ полезнаго дѣйствія береговыхъ укрѣпленій, и рѣшительный перевѣсъ нападающаго противъ судовъ служащихъ подвижною защитою порту.

Послѣдняя американская война представляетъ намъ нѣсколько примѣровъ подобныхъ нападеній.

Чтобы попасть въ Новый-Орлеанъ, надо было прорваться въ устьѣ Миссисипи, гдѣ конфедераты собрали большое число загражденій, повидимому неодолимыхъ. Два форта, Сенъ-Филиппъ и Джаксонъ, защищали проходъ въ рѣку и командовали ея теченіемъ. Подъ выстрѣлами орудій этихъ фортовъ, рѣку заграждала цѣпь, поддерживаемая восьмью понтонами, а позади цѣпи стояли брандеры, разрывныя и другія разрушающія машины. Наконецъ флотилія броненосныхъ канонирскихъ лодокъ, между которыми находились «Манасасъ» и «Луизіана», дополняла оборону южанъ.

Въ началѣ апрѣля 1862 года федеральная экспедиція показалась у входа въ Миссисипи. Эта экспедиція состояла изъ трехъ различныхъ элементовъ: 1) флотиліи бомбардъ комодора Портера изъ 20 шхунъ, вооруженныхъ каждая одной огромной мортирой,

выбрасывающей бомбы въ 240 фунтовъ; 2) эскадры комодора Фаррагута изъ 35 боевыхъ судовъ и канонирскихъ лодокъ, вооруженныхъ орудіями самаго большаго калибра; 3) транспортнаго флота, съ дессантнымъ корпусомъ подъ начальствомъ генерала Бутлера. 18-го апрѣля комодоры Фаррагутъ и Портеръ вошли въ Миссисипи тремя параллельными колонами и открыли сильный огонь противъ фортовъ Сенъ-Филиппъ и Джаксонъ. Конфедераты дѣятельно отвѣчали на этотъ огонь и пустили нѣсколько брандеровъ, которые, впрочемъ, не произвели почти никакого дѣйствія.

Бомбардировка продолжалась безуспѣшно нѣсколько дней, послѣ чего Фаррагутъ рѣшился прорваться силою, разрушивъ свайныя преграды. 23 апрѣля, съ пятью корветами и девятью канонирскими лодками, отважный комодоръ пошелъ подъ всѣми парами противъ теченія, разорвавъ желѣзную цѣпь заграждавшую проходъ и, несмотря на непріятельскій огонь, проникъ выше фортовъ; здѣсь онъ встрѣтилъ флотилію конфедератовъ и вступилъ съ нею въ отчаянный бой. Въ то время когда «Манасасъ» сражался съ федеральной канонирской лодкой «Миссисипи», комодоръ Фаррагутъ на «Гартфордѣ» былъ окруженъ конфедератами и ему угрожалъ брандеръ, который произвелъ у него пожаръ и заставилъ броситься на мель. Онъ однако успѣлъ сойти на глубину и снова вступилъ въ общій бой. Въ другомъ мѣстѣ, южныя канонирскія лодки «Пальметто», «Фениксъ» и «Джаксонъ» окружили федеральную канонирскую лодку «Варуна», которая бросилась на мель и потекла. Эта упорная борьба кончилась однако полной побѣдой Фаррагута: 11 конфедеративныхъ судовъ, въ томъ числѣ «Манасасъ» и «Луизіана», были сожжены или потоплены. Федеральная экспедиція, пройдя такимъ образомъ за предѣлы огня фортовъ, легко уже могла подняться до Новаго Орлеана, который вскорѣ сдался на капитуляцію.

Входъ открытою силою флотиліи адмирала Фаррагута въ проходы Мобиля вскорѣ затмилъ дѣйствія этого адмирала при входѣ въ Миссисипи и на этотъ входъ можно указать какъ на самое блистательное морское дѣло въ продолженіи всей американской войны. 14 іюля 1864 года, за три недѣли до аттаки, Фаррагутъ сигналомъ при-

казалъ своей эскадрѣ *спустить все внизъ* и приготовиться къ рѣшительному дѣйствію. Палубы надъ самыми важными частями его судовъ были *блиндированы* мѣшками съ землею, а ватерлиніи предохранены бронею изъ цѣпей и кабельтовыхъ. 5 августа Фаррагутъ двинулся къ Мобилю двумя колонами. Правая колона, состоявшая изъ четырехъ мониторовъ, была назначена выдержать перекрестный огонь форта Моргана и тарана конфедератовъ «Тенеси»; въ лѣвой колонѣ, состоявшей изъ канонирскихъ лодокъ и деревянныхъ корветовъ, суда были *снайтовлены* по два, такъ что непріятельскому огню подвергалась только одна половина судовъ и двигателей, и суда, помогая одно другому, могли съ увѣренностію совершить затруднительный переходъ.

Колона мониторовъ, начавшая первою дѣйствіе, прикрыла собою проходъ деревянныхъ судовъ, но головной мониторъ колоны пошелъ ко дну отъ разрыва подводной мины. Фаррагутъ, чтобы лучше видѣть въ дыму дѣйствіе судовъ и обстоятельства боя, поднялся на марсъ, откуда отдавалъ приказанія чрезъ акустическую трубу. «Было отдано приказаніе употреблять противъ фортовъ только картечь и шрапнелевы гранаты. Храбрый адмиралъ, пишетъ одинъ извѣстный морякъ, разсчиталъ, что главная его цѣль должна состоять въ томъ, чтобы градомъ картечи и гранатъ удалить артиллерійскую прислугу конфедератовъ на время прохода флота».

Это искусное распоряженіе должно было увѣнчаться успѣхомъ. Въ то время, какъ колона мониторовъ спокойно оставалась подъ непріятельскими выстрѣлами, деревянныя суда, пользуясь приливомъ, быстро прошли узкость, почти безъ поврежденій. У одного только судна, замыкавшаго линію, былъ поврежденъ двигатель отъ разрыва бомбы, но такъ какъ суда шли снайтовившись, по двое, то и оно было выведено изъ-подъ выстрѣловъ. Оставалось пройти подводныя мины, а разрушеніе передняго монитора еще разъ показало всю ихъ опасность. Фаррагутъ, рискуя всѣмъ, направился прямо въ средину буйковъ. Счастіе оправдало его разсчитанную смѣлость: онъ благополучно проходитъ чрезъ эти опасныя военныя машины, поврежденныя долгимъ пребываніемъ въ водѣ.

Такимъ образомъ узкость была пройдена силою. Фаррагутъ продолжаетъ путь подъ полными парами и отвлекаетъ флотилію конфедератовъ на пять миль отъ форта Морганъ. Здѣсь онъ вступаетъ въ бой съ тараномъ «Тенеси», который не выдерживаетъ этого боя и не столько отъ повторенныхъ ударовъ нападавшихъ, какъ отъ разрушительныхъ дѣйствій пятнадцати—дюймовыхъ ядеръ (*).

Разсмотримъ какимъ опасностямъ можетъ подвергаться эскадра быстрыхъ на ходу судовъ въ то время, когда она проходитъ по узкому фарватеру на непріятельскомъ рейдѣ. Здѣсь представляется вопросъ о загражденіяхъ. Искуственныя преграды, устраиваемыя въ узкихъ проходахъ для остановки плаванія, ведутъ свое начало съ самыхъ древнихъ временъ. Не говоря уже объ афинянахъ, заграждавшихъ Пирей, вспомнимъ, что греки заградили входъ въ Золотой Рогъ, во время осады Константинополя, въ 1453 году, и заставили Магомета II перевести свою флотилію черезъ полуостровъ, т. е. совершить громадный трудъ, замедлившій на нѣсколько мѣсяцевъ паденіе Греческой имперіи. Во время крымской кампаніи, русскіе затопили часть своего флота въ проходахъ къ Севастополю и Кронштадту,—дѣйствіе весьма искусное и отважное, которое немедленно прибавило къ средствамъ ихъ обороны весьма цѣнное подкрѣпленіе изъ нѣсколькихъ сотъ орудій и нѣсколькихъ тысячь моряковъ. Подобныя же загражденія долго защищали Ричмондъ и Чарльстоунъ, во время послѣдней американской войны. Загражденія помощію затопленныхъ кораблей составляютъ, послѣ молъ и плотинъ, выстроенныхъ изъ камней, самое надежное средство для закрытія портовъ; но должно сознаться, однако, что средство это затруднительно въ томъ отношеніи, что съ наступленіемъ мирнаго времени часто оказывается весьма труднымъ взрывать затонувшія днища для возстановленія свободнаго плаванія.

Если постоянныя преграды могутъ служить только въ крайнихъ случаяхъ, то нельзя сказать того же о плавучихъ прегра-

---

(*) Извѣстно, что американская 15-дюймовая пушка принадлежитъ къ числу гладкостѣнныхъ орудій.

дахъ. Эти подвижныя преграды, устраиваемыя изъ разныхъ плавающихъ предметовъ (плоты изъ мачтовыхъ деревь, плашкоутовъ, барказовъ, старыхъ судовъ), связанныхъ между собой толстыми цѣпями, легко устанавливаются поперегъ фарватеровъ, помощію якорей и береговыхъ опорныхъ точекъ. Онѣ составляютъ только временное препятствіе для плаванія, но за то и не имѣютъ такой оборонительной силы, какъ постоянныя загражденія.

Краткій разсказъ *о дѣлѣ брандеровъ* въ 1809 году ясно покажетъ какъ мало можно полагаться вообще на подобныя преграды. Такъ, перемычка въ 1558 метровъ (779 саж.), устроенная для защиты двѣнадцати кораблей рошфорской эскадры, состояла изъ «9 кабельтовыхъ, продѣтыхъ въ очко 9-ти перлеӊей, поставленныхъ на верпахъ. Шесты поддерживали кабельтовы на поверхности воды». Авторъ сочиненія, «Морскія битвы Франціи» (*), откуда извлечены эти подробности, прибавляетъ, что рошфорскій портъ не доставилъ во время вице-адмиралу Алеману требованныхъ имъ матеріаловъ, а потому онъ не только не могъ устроить вторую преграду, но даже и для устройства первой долженъ былъ удѣлить нѣсколько якорей и кабельтовыхъ съ эскадры. Что касается до самыхъ судовъ, то они были расположены фертоингъ въ двухъ линіяхъ, въ разстояніи одна отъ другой только 243 метровъ (120,5 саж.), разстояніе же между кораблями въ каждой линіи было 195 метровъ (97,5 саж.).

Къ несчастію, кромѣ опасностей, представляемыхъ такимъ стѣсненнымъ расположеніемъ судовъ, и положеніе ихъ въ фертоингѣ было *прямо по направленію теченія* (**). Со своей стороны англійскій адмиралъ Гамбіеръ обратилъ двѣнадцать большихъ судовъ въ брандеры. Изъ Англіи ему было прислано еще нѣсколько брандеровъ и большое количество конгревовыхъ ракетъ, которыми управлялъ лично ихъ изобрѣтатель; оттуда же прибыль и знаменитый командиръ корабля «Imperieuse», лордъ Кокрэнъ,

---

(*) Томъ IV, стр. 35 и слѣдующія.

(**) Вмѣсто того чтобы имѣть расположеніе *перпендикулярное направленію теченія*, что дозволило бы, при проходѣ брандеровъ, *повернуться къ нимъ носомъ или кормою*, быстро потравливая канатъ.

Фунд. биб-ка Вое. Мор. Акад. РКНА
ИМ. Т. ВОРОШИЛОВА

по предложенію котораго собственно и была составлена эта экспедиція. «Брандеры заключали въ себѣ 1500 боченковъ пороха, которые были уложены въ бочки, крѣпко спайтовленныя между собою; интервалы между бочками были засыпаны мокрымъ пескомъ, такъ что все вмѣстѣ составляло сплошную массу. 400 снаряженныхъ бомбъ и 3000 гранатъ дополняли эти ужасныя разрушительныя машины.»

Съ наступленіемъ достопамятной ночи 11 апрѣля 1809 года, на рейдѣ острова Э приливъ былъ въ полной силѣ и дулъ крѣпкій вѣтеръ отъ NW. Понятно, что при такихъ условіяхъ, англійскимъ судамъ, отъ 400 до 800 тоннъ вмѣстительности, идущимъ съ попутнымъ вѣтромъ и теченіемъ отъ 7 до 8 миль въ часъ, легко было прорвать слабую преграду изъ кабельтовыхъ, которая одна прикрывала французскую эскадру. Мы не считаемъ нужнымъ описывать здѣсь ту ужасную сцену, которая послѣдовала при прорывѣ брандеровъ въ средину эскадры, стоявшей въ сомкнутомъ порядкѣ. Желающіе найдутъ эти подробности въ сочиненіи капитана Труда.

Авторъ «Морскихъ войнъ» полагаетъ, что лучшее расположеніе эскадры на якорѣ могло бы сдѣлать эту аттаку столько же безуспѣшною, какъ и та, которая была произведена въ 1804 году противъ булонской флотиліи. Это мнѣніе кажется тѣмъ болѣе основательнымъ, что, по замѣчательно странному обстоятельству, ни одно изъ французскихъ судовъ не было зажжено сцѣпившимися съ ними брандерами. Всѣмъ имъ удалось освободиться отъ брандеровъ и затушить начинавшіеся пожары. Причиною же несчастія судовъ французской эскадры было то обстоятельство, что они, освобождаясь отъ брандеровъ, выпустили свои канаты и, попавъ вслѣдствіе того на мель, стали почти беззащитны противъ новыхъ аттакъ непріятеля. И все-таки только два корабля, принужденные непріятельскими выстрѣлами спустить флагъ, были сожжены англичанами; два же другіе и одинъ фрегатъ были сожжены своими собственными командами, а остальнымъ судамъ эскадры удалось сняться съ мели и укрыться въ р. Шаранту. Въ заключеніе можно сказать, что при тѣхъ неравныхъ условіяхъ, при которыхъ произошла эта аттака, уничтоженіе части

рошфорской эскадры служитъ лучшимъ доказательствомъ опасности стоянки на открытыхъ рейдахъ, въ виду предпріимчиваго непріятеля.

До сихъ поръ никто еще на дѣлѣ не видалъ дѣйствіе паровыхъ тарановъ (steam rams), или нашихъ могучихъ судовъ со шпиронами. Но никто конечно не станетъ сомнѣваться, что масса отъ 2000 до 7000 тоннъ, идущая со скоростію 12 узловъ, откроетъ себѣ немедленно проходъ чрезъ всякія системы плавучихъ загражденій. Поэтому, мы думаемъ, что этимъ плавучимъ загражденіямъ должно предпочитать такія, которыя уступали бы лишь постепенно усиліямъ прорывающейся эскадры, затрудняя въ тоже время дѣйствіе винтовъ. Такъ большія рыбачьи сѣти, извѣстныя подъ названіемъ «madragues» и сплетенія изъ снастей разной толщины, помѣщенныя ниже поверхности воды, могли бы быть очень опасны для непріятельскихъ винтовъ. Когда мы будемъ говорить въ послѣдствіи о подвижной оборонѣ рейдовъ, то возвратимся къ одному способу въ этомъ родѣ, который былъ предложенъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ однимъ отличнымъ морскимъ офицеромъ, для загражденія входа на тулонскій рейдъ.

Американскій инженеръ Эриксонъ, въ письмѣ отъ 18 іюля 1864 года говоритъ: «Система винта имѣетъ тотъ непоправимый недостатокъ что, малѣйшее препятствіе ломаетъ или запутываетъ винтъ и оставляетъ такимъ образомъ судно безъ движенія».

Въ настоящее время, когда система двойныхъ винтовъ употребляется не только на большой части судовъ прибрежной защиты, но также и на новыхъ линѣйныхъ броненосныхъ фрегатахъ, опасность указанная Эриксономъ преобрѣтаетъ непредвидѣнные размѣры и заставляетъ обратить вниманіе на употребленіе рыбачьихъ сѣтей и сплетенія изъ снастей, для защиты портовъ и проходовъ.

Послѣ плавучихъ преградъ, состоящихъ изъ соединенныхъ цѣпями плашкоутовъ, недавній примѣръ которыхъ представляетъ намъ сраженіе «Obligado» въ 1845 году въ рѣкѣ Ла-Плата, идутъ различныя системы постоянныхъ загражденій. Въ 1858 году, китайцы заградили входъ въ Пейхо рядами свай, связанныхъ цѣпями и крѣпко вколоченныхъ въ грунтъ. Поэтому англій-

скимъ и французскимъ канонирскимъ лодкамъ, подъ начальствомъ адмираловъ Сеймура и Риго-де-Женульи, пришлось прорваться чрезъ эти преграды подъ непріятельскимъ огнемъ, чтобы обойти и взять входные форты, прежде чѣмъ они могли смѣло подниматься вверхъ по Пейхо до Тіен-цинга, и заставить китайцевъ просить мира. Въ слѣдующемъ 1859 году, эти загражденія и искуство китайскихъ стрѣлковъ сдѣлали такіе успѣхи, что они представили успѣшное сопротивленіе эскадрѣ адмирала Гопа, посланнаго для ратификаціи мирнаго договора. Этотъ кровопролитный и не предвидѣнный успѣхъ вовлекъ Англію и Францію въ большую экспедицію 1860 года, когда въ первый разъ флаги западныхъ христіанскихъ державъ явились подъ стѣнами Пекина.

Быстрое и отважное слѣдованіе французской эскадры Китайскаго моря вверхъ по рѣкѣ Сайгунъ въ 1859 году, привело къ взятію города этаго имени, экспедиціею вице-адмирала Риго-де-Женульи. Хотя этотъ входъ открытою силою былъ облегченъ глубиною рѣки, тѣмъ не менѣе это искусное дѣйствіе произвело значительные результаты, потому что оно служило началомъ открытія дельты нижней Кохинхины. Завоеваніе Сайгуна и очевидныя выгоды этой позиціи повлекли за собою окончательное утвержденіе французовъ въ королевствѣ Аннамъ и доставили французскимъ судамъ на дальномъ востокѣ портъ, котораго они давно искали.

Оставивъ на время въ сторонѣ вопросъ о загражденіяхъ и подводныхъ минахъ, покажемъ какимъ образомъ дѣйствительность артиллерійскаго огня, который придется выдержать судну при проходѣ чрезъ узкой входъ въ гавань, можетъ быть опредѣлена, покрайней мѣрѣ для прежнихъ нарѣзныхъ орудій, при помощи нижеприводимой таблицы, вычисленной однимъ изъ французскихъ офицеровъ, наиболѣе компетентныхъ въ вопросѣ о защитѣ береговъ. (*) Предположимъ, вмѣстѣ съ нимъ, что судно длиною въ 60 метровъ (30 саж.), подвигается впередъ параллельно батареѣ въ шесть орудій, съ весьма умѣренною скоростію

(*) Генералъ de Blois, авторъ «Трактата о бомбардировкахъ».

6 миль въ часъ, т. е. около 200 метровъ (100 саж.) въ минуту.

Наименьшее разстояніе судна отъ батареи.	Разстояніе судна, когда оно войдетъ въ уголъ обстрѣла.	Пространство которое надо пройти подъ выстрѣлами.	Продолжительность перехода.	Число снарядовъ, ударамъ которыхъ судно можетъ подвергнуться.
метры.	метры.	метры.	' "	
100	140	300 (*)	1 03	12 } т. е. 2 удара
200	280	500	2 30	12 } изъ кажд. орудія
300	400	700	3 30	18 т. е. 3 удара
500	700	1100	5 30	24 — 4 —
1000	1400	2100	10 30	42 — 7 —
1500	2100	3100	15 30	60 — 10 —

Помощію этой таблицы, смотря по наименьшему разстоянію, въ которомъ судно должно проходить отъ батареи, можно опредѣлить продолжительность перехода подъ выстрѣлами и полное число снарядовъ, ударамъ которыхъ судно можетъ подвергнуться на этомъ переходѣ.

Попробуемъ примѣнить этотъ способъ къ эскадрѣ, которая должна проходить по фарватеру шириною въ 600 метровъ (300 саж.). Положимъ, что этотъ фарватеръ защищенъ рядомъ батарей, на которыхъ по меньшей мѣрѣ поставлено сто орудій. Конечно эти условія весьма благопріятны оборонѣ. Теперь попробуемъ опредѣлить силу этаго сопротивленія относительно флота въ 25 судовъ разныхъ величинъ, идущаго по срединѣ фарватера. Эта колона пройдетъ отъ батарей въ разстояніи 300 метровъ (150 саж.) и займетъ протяженіе равняющееся по меньшей мѣрѣ половинѣ морской лиги (2800 метр.), слѣдовательно весь флотъ употребитъ не болѣе *четырнадцати* минутъ для прохода угла обстрѣла каждаго изъ береговыхъ орудій и получитъ въ это

(*) Къ каждому изъ чиселъ этаго столбца надо прибавить длину судна. Время 1' 30" принято за средній промежутокъ между выстрѣлами изъ парѣзнаго орудія, стоящаго на береговой батареѣ.

время ни какъ не болѣе 10 ядръ, изъ каждаго такого орудія. Поэтому въ проходѣ защищаемомъ сотнею орудій, сила огня, который придется выдержать проходящей колонѣ, выразится тысячью снарядовъ выпущенныхъ противъ всѣхъ судовъ флота, т. е. въ дѣйствительности разсѣянныхъ на длинѣ полу-лиги.

Съ употребленіемъ новой артиллеріи большихъ калибровъ, сначала должно уменьшиться число орудій обороны, а затѣмъ и самый огонь будетъ значительно рѣже, такъ какъ при стрѣльбѣ придется соблюдать промежутки никакъ не менѣе 3 или 4 минутъ. Если наносимые такимъ образомъ удары будутъ повторяться рѣже прежняго, за то они будутъ гораздо тяжелѣе и опаснѣе для кораблей. Теперь, если принять въ разсчетъ невѣрность стрѣльбы по движущейся и мало возвышенной надъ водою цѣли; если, не говоря уже о случайностяхъ представляющихся при входѣ ночью, о неожиданности нападенія и о туманѣ во время движенія, подумать только о возможности для судовъ «закрываться дымомъ», отвѣчая непріятелю хотя просто холостыми зарядами, то, по видимому, можно придти къ заключенію, что будетъ ли проходъ свободенъ или полонъ подводными опасностями, все таки наибольшая опасность для нападающей эскадры предстоитъ тогда, когда она дойдетъ до якорнаго мѣста на непріятельскомъ рейдѣ.

Въ примѣръ этаго рода дѣйствій, можно привести прорывъ чрезъ Дарданелы, природная трудность прохода которыми была увеличена защитою огромной артиллеріи, *по счастію управляемой турками*. Скажемъ мимоходомъ, что въ настоящее время европейскіе націи воспроизводятъ въ усовершенствованномъ видѣ эти огромные турецкіе калибры орудій, изъ которыхъ турки выбрасывали громадные каменные ядра еще въ XVI столѣтіи, при осадѣ Родоса и Мальты. Подобная же артиллерія охраняла Дарданелы, когда 3 апрѣля 1807 года, подъ ея ужаснымъ огнемъ, прошла этимъ проходомъ англійская эскадра адмирала Дюкворта (Duckworth). Благодаря скорости хода судовъ, съ попутнымъ вѣтромъ и теченіемъ, въ нихъ попало всего дюжина этихъ чудовищныхъ ядеръ. Не смотря на то, второй корабль, въ который ядро попало между шканцами и ютомъ, отъ одного

этаго удара потерялъ штурвалъ, бизань мачту и имѣлъ 20 человѣкъ раненыхъ. Третій корабль, въ который попало два ядра, имѣлъ перебитый рангоутъ и 30 человѣкъ убитыхъ и раненыхъ. Въ пятый корабль попало огромное ядро, почти 6 футъ въ окружности, которое произвело ужасное опустошеніе въ его нижнемъ декѣ (55 убитыхъ и раненыхъ). Наконецъ въ девятый корабль ядро попало у ватерлиніи и пробило брешь, въ которую могъ пройти корпусъ человѣка; корабль этотъ затонулъ бы непремѣнно, если бы ему пришлось поворотить на другой галсъ. И такъ эти 10 чудовищныхъ ядеръ произвели на англійской эскадрѣ потерю въ 177 человѣкъ убитыхъ и раненыхъ и значительныя матеріальныя поврежденія. Генералъ Жомини сказалъ по этому, что еслибы въ Дарданелахъ при орудіяхъ были болѣе опытные стрѣлки, то Англія могла бы потерять въ этой экспедиціи всю свою эскадру.

Знаменитое сраженіе у Иль-де-Франса (combat du grand Port, de l' Ile de France), по обстоятельствамъ сопровождавшимъ его начало, относится также ко входамъ открытою силою. 13 Августа 1810 года, фортъ острова de la Passe, командовавшій ходомъ въ Grand-Port, попался, вслѣдствіе ночнаго нападенія, въ руки капитана Пима (Pym), командира англійскаго фрегата «Сиріусъ». Когда, 20 августа, въ морѣ показалась эскадра командора Дюпере, англичане, владѣя нашими сигналами, надѣялись ввести его въ засаду и привлечь въ этотъ проходъ, поднявъ вездѣ французскіе флаги. Въ началѣ все шло по желанію англичанъ. Уже французская эскадра начала входить въ проходъ, когда передовой корабль Victor увидѣлъ что фрегатъ и островъ вдругъ перемѣнили флаги и немедленно открыли по немъ огонь. Изумленный такимъ неожиданнымъ пріемомъ, Victor уже сталъ на якорь и убиралъ паруса, когда командиръ корабля Minerve капитанъ Буве, проходя мимо, приказалъ ему слѣдовать за собой. Командоръ Дюпере, замыкавшій линію на кораблѣ Bellone, лишь только прошелъ узкость, то не теряя времени сомкнулъ линію въ глухомъ заливчикѣ, позади кораловыхъ рифовъ, такъ что непріятель не могъ его обойти. Такимъ образомъ, когда четыре англійскихъ фрегата напали на него 23 августа, то они нашли французовъ готовыми дать имъ самый энергичный

отпоръ. Извѣстно что за этимъ послѣдовало и желающіе могутъ доставить себѣ удовольствіе прочесть описаніе этаго сраженія, составленное однимъ изъ главныхъ участниковъ этаго дѣла (*). Здѣсь достаточно сказать, что благодаря искуству двухъ капитановъ и стойкости командъ, которыя они съумѣли обучить въ продолженіи крейсерства, англійская эскадра сама попала въ ловушку придуманною ею для французовъ.

Крейсерства въ Индіи, показывая намъ какъ даже въ несчастные времена можно вырывать побѣду у непріятеля, уже по одной этой причинѣ заслуживаютъ особаго обозрѣнія.

Входъ французской эскадры открытою силою въ устье Таго, въ 1831 году, во всѣхъ отношеніяхъ заслуживаетъ быть приведеннымъ въ числѣ примѣровъ военныхъ дѣйствій, о которыхъ говорится въ этой главѣ. Уже въ продолженіе пятнадцати дней контръ-адмиралъ Русэнъ крейсеровалъ передъ Лисабономъ съ шестью кораблями, тремя фрегатами и шестью корветами или бригами, когда 11 іюля въ 1 ч. 30 м. пополудни, вѣтеръ, бывшій до тѣхъ поръ противнымъ, задулъ отъ NNW. Эскадра тотчасъ поставила паруса и построившись въ боевой порядокъ направилась въ южный проходъ, обстрѣливая форты Bugio и San-Juliano. Дойдя, безъ серьезныхъ поврежденій, до Paço d'Arcos, т. е. миновавъ самую трудную часть пути, адмиралъ Русэнъ приказалъ эскадрѣ продолжать подниматься вверхъ по рѣкѣ. Въ 4 часа адмиральскій корабль Suffren, бывшій передовымъ, открылъ огонь противъ форта Belem, съ разстоянія 100 метровъ (50 саж.) и затѣмъ сталъ на якорь, противъ новаго дворца. Корабли и фрегаты направились на португальскую эскадру, состоявшую изъ однаго корабля, трехъ фрегатовъ и пяти корветовъ или бриговъ, которая спустила флаги при первыхъ залпахъ корабля Pallas. Въ 5 часовъ вечера адъютантъ адмирала передалъ португальскому правительству тѣ требованія Франціи, которыя оно до тѣхъ поръ отвергало. Вся французская эскадра стояла на якорѣ у набережной Лисабона, и потому отсрочка отвѣта была невозможна. Чрезъ три дня, 14 іюля, договоръ

(*) Précis des campagnes de l'amiral Pierre Bouvet. Paris, 1865.

былъ подписанъ, а чрезъ мѣсяцъ контръ-адмиралъ Русэнъ вышелъ изъ Таго, уводя съ собой призы. Эта отважная аттака на рѣкѣ и противъ столицы, считавшейся недоступною съ моря, надѣлала много шуму въ Европѣ. При этомъ къ имени контръ-адмирала Русэна надо присоединить имена контръ-адмирала Гюгона и капитановъ Мулака, Ла-Сюсса и Кази, которые всѣ вмѣстѣ составили впослѣдствіе *школу* во французскомъ флотѣ.

Говоря о преградахъ и препятствіяхъ, объ аттакѣ и оборонѣ портовъ и рейдовъ, нельзя не упомянуть и о новомъ разрушительномъ орудіи, которое въ настоящее время прибавилось къ средствамъ древней морской стратегіи. Торпедо (*) появились прежде всего на водахъ Кронштадта въ 1855 году, во время крымской войны. Они изобрѣтены академикомъ Якоби и состоятъ изъ конусовъ, наполненныхъ порохомъ. Воспользовавшись послѣдними научными открытіями, г. Якоби нѣкоторыя изъ своихъ подводныхъ минъ соединилъ металлическими проволоками съ гальваническими батареями на берегу. Другія мины воспламенялись отъ удара объ непріятельское судно. Наткнувшись на такую мину, судно разбивало трубочку, содержащую въ себѣ сѣрную кислоту, въ смѣси съ хлористымъ каліемъ и сахаромъ и такимъ образомъ само производило взрывъ мины. Англійскій пароходъ Merlin, на которомъ адмиралы Пено и Дундасъ дѣлали рекогносцировку Кронштадта, наткнулся на такую мину и дѣйствіе ея были на столько успѣшны, что одно время боялись даже полнаго разрушенія парохода.

Послѣ русскихъ, первыми воспользовались подводными минами американцы, усовершенствовавъ ихъ во время послѣдней междуусобной войны и употребляли во всевозможныхъ видахъ. Въ одномъ только федеральномъ флотѣ жертвою этихъ орудій сдѣ-

---

(*) Большая часть историческихъ и описательныхъ свѣдѣній о подводныхъ минахъ извлечена изъ сочиненія Леона Ренара, библіотекаря депо морскихъ картъ, подъ названіемъ «Подводная война» (la guerre sous l'eau), помѣщеннаго въ журналѣ «Correspondant». Этотъ трудъ наиболѣе интересный и полный по вопросу о подводныхъ минахъ, составляетъ самъ часть сочиненія «le Fond de la mer», которое скоро появится у издателя Hetzel'я и въ которомъ идетъ рѣчь о всѣхъ попыткахъ сдѣланныхъ для достиженія и изслѣдованія дна моря.

*

лалось 31 судно. Поэтому какъ южане, такъ и федералисты учредили особые спеціальные корпуса подводныхъ минеровъ. Сначала они употребляли ударные мины (Singer torpedoes or stake-guns), плававшія близь поверхности воды, разрывавшіеся отъ внѣшняго удара и ожидавшія непріятеля въ проходахъ. Такія мины насаживались на оконечности жерди, поставленной на якорѣ на теченіи рѣки или укрѣпленной въ самое дно и потому назывались stake-guns (*). Онѣ располагались такимъ образомъ, что теченіе не допускало ихъ подниматься до поверхности воды по крайней мѣрѣ на разстояніе трехъ футъ. Самая мина состояла изъ ящика сдѣланнаго изъ листоваго желѣза и наполненнаго порохомъ. Воспламененіе происходило при помощи особыхъ взрывателей, которые состояли изъ небольшой бронзовой трубочки, наполненной мелкимъ порохомъ и окруженной весьма тонкимъ мѣднымъ листомъ, содержащимъ гремучее серебро. При малѣйшемъ ударѣ твердаго тѣла объ эту капсуль, гремучее серебро воспламенялось и производило взрывъ мины. Дѣйствіе этихъ минъ испытали на себѣ двѣ федеральныя канонирскія лодки.

Конфедераты употребляли съ своей стороны еще и другія мины, устраиваемыя почти на томъ же основаніи. Мины эти состояли изъ пяти стеклянныхъ, начиненныхъ порохомъ бутылокъ, надъ которыми былъ расположенъ взрыватель. Ихъ устанавливали въ корзину и затѣмъ ставили на верпъ, такимъ образомъ, чтобы они находились не много подъ поверхностію воды. Не смотря на относительную слабость этихъ минъ, имъ все-таки удалось взорвать три федеральныя канонирскія лодки въ Кумберландѣ и Тенесси. За этими минами слѣдуютъ подвижныя мины, которыя подводились къ непріятельскимъ судамъ при помощи паровыхъ шлюпокъ, называемыхъ шлюпками-сигарами (bateau-cigares) и управлялись нѣсколькими отважными людьми. Наконецъ американцы употребляли на своихъ рѣкахъ въ большомъ числѣ и неподвижныя мины (torpille dormante), которыя они клали на дно и соединяли съ берегомъ электрическимъ проводомъ.

Мины взрываемыя электричествомъ по виду своему нисколько не отличались отъ ударныхъ. Помощію мѣдныхъ проволокъ, обер-

(*) Stake—колъ; gun—пушка

нутыхъ каучукомъ онѣ соединялись съ батареею, помѣщенною на берегу. Батарея и минеръ обыкновенно помѣщались въ вырытой въ землѣ ямѣ, внѣ дѣйствія взрыва, а когда они находились вблизи дѣйствующей арміи, то охранялись артиллеріею. Хотя съ одной стороны и очевидно, что если подобная мина будетъ взорвана въ надлежащее время, то она неизбѣжно должна нанести вредъ непріятелю, находящемуся въ извѣстномъ районѣ, но тѣмъ не менѣе съ другой стороны ясно и то до какой степени трудно уловить моментъ прохода непріятельскаго судна надъ такою миною.

При аттакѣ Мобиля въ 1864 году, ударныя мины были такъ усовершенствованы, что одной изъ нихъ удалось взорвать федеральный мониторъ Tecumseh. Это несчастное передовое судно отряда адмирала Фаррагута пошло ко дну съ такою быстротою, что едва можно было спасти 12 человѣкъ изъ его команды.

Въ Чарлстоунѣ, конфедераты положили подводныя мины въ разныхъ частяхъ порта. Большею частію это были *механическія ударныя мины* (torpilles détonnantes) весьма дурнаго качества, но было также и нѣсколько ложныхъ минъ (torpilles dummies.) Какъ тѣ, такъ и другія произвели тоже дѣйствіе, какъ и мины форта Фишеръ: онѣ порализировали намѣреніе непріятельскаго флота, который не смотря на свою желѣзную броню, не старался даже проникнуть въ глубь порта, дальше внѣшнихъ батарей. При аттакѣ Мобиля, въ апрѣлѣ 1865 года, флотъ не былъ столь остороженъ и дорого поплатился за свою смѣлость. Канонирскія лодки Milwaukee, Osage, Laura, Ida, Iberville, Blossom, Rover, Scotia и № 48 были разрушены подводными минами, поставленными по близости форта; это однако не помѣшало федералистамъ пройти линію защищенную минами и взять фортъ, показавъ такимъ образомъ непріятелю необходимость имѣть вторую и даже третью линію минъ, такъ какъ аттакующій могъ, пожертвовавъ нѣсколькими судами, пройти первую ихъ линію.

Нѣсколько позже, конфедеративный таранъ Albemarl былъ разрушенъ въ рѣкѣ Роанокѣ миной, подведенной ему подъ носъ паровой федеральной шлюпкой. Лейтенантъ Cushing удачно со-

вершилъ это дѣло, воспользовавшись темною ночью. Встрѣченный жестокимъ ружейнымъ огнемъ, онъ далъ полный ходъ своей шлюпкѣ; управляя лично рукояткой мины, онъ заложилъ мину подъ скулу тарана и сообщилъ ей огонь. Немедленно послѣдовалъ страшный взрывъ, лодка разбилась и пошла ко дну. Лейтенантъ Cushing и нѣкоторые изъ его команды спаслись вплавь и, пробираясь лѣсами, возвратились на эскадру сѣверянъ.

Со времени американской войны выяснился тотъ безспорный фактъ, что всякій морской портъ, угрожаемый преобладающею непріятельскою эскадрою, имѣетъ въ преградахъ и подводныхъ минахъ самыя легкія средства къ защитѣ. На будущее время эскадры, назначенныя для входа въ портъ открытою силою, должны будутъ, подобно сухопутнымъ колонамъ къ аттакѣ собраннымъ передъ брешью, высылать передъ собою авангардъ застрѣльщиковъ. Эта роль должна принадлежать легкимъ судамъ, имѣющимъ впереди снаряды для разчистки загражденій и снятія подводныхъ минъ.

Когда федералисты убѣдились, что подводныя мины сдѣлались однимъ изъ постоянныхъ орудій тактики ихъ противниковъ, то они естественно начали изъискивать средства для отвращенія опасности, которая постоянно угрожала ихъ судамъ. Чтобы предохранить свои суда отъ плавающихъ минъ, иногда доплывавшихъ даже до мѣстъ ихъ якорной стоянки, они навѣшивали вокругъ судовъ сѣти или выставляли рейки въ воду. Противъ такихъ минъ, которыя находились не много ниже поверхности воды, они устраивали на скулахъ корабля небольшіе выстрѣлы, которые препятствовали минамъ сталкиваться съ судномъ и заставляли ихъ взрываться внѣ того круга, гдѣ они могли бы причинить судну поврежденія.

Когда крейсеры находятся подъ парами, то имъ, конечно, почти нечего бояться плавающихъ минъ, но совсѣмъ другое дѣло, если они будутъ аттакованы миноносными лодками ночью, стоя на якорѣ. Во всѣ времена, флоту стоявшему на якорѣ на открытыхъ рейдахъ угрожала опасность или со стороны зажигательныхъ снарядовъ, а чаще со стороны брандеровъ или зажигательныхъ судовъ. Въ настоящее время эти болѣе или менѣе первобытныя и дѣй-

ствительныя средства разрушенія, замѣняются паровыми лодками, лодками—водолазами (bateau plongeurs) или лодками-сигарами, которыя едва видны на водѣ, но могутъ моментально разрушить судно, если бдительность его хотя на минуту ослабѣетъ. Противъ подобныхъ разрушительныхъ средствъ не слѣдуетъ ли принять и необыкновенныя мѣры предосторожности? Пояса изъ выстрѣловъ, абордажныя сѣти, полевыя орудія, заряженныя картечью и всегда стоящія въ готовности на мостикахъ, ютѣ и бакѣ,—въ этомъ американцы уже подали намъ примѣръ,—наконецъ дежурныя паровыя шлюпки, дѣлающія обходы вокругъ эскадры, готовые пары и готовность выпустить цѣпи, при первомъ сигналѣ, а выше всего этаго крайняя бдительность—таковы должны быть на будущее время средства для избѣжанія слишкомъ дорого стоющихъ нечаянныхъ непріятельскихъ нападеній.

Если американцы, подходя къ какой нибудь мѣстности, подозрѣвали что на пути ихъ разбросаны подводныя мины, то они посылали впередъ шлюпки для очистки дна рѣки и отыскиванія минъ. Мины вылавливались помощію ручнаго черпака, устроеннаго на носу шлюпки. Федеральные моряки стали наконецъ столь искустны въ этомъ дѣлѣ, что они уже вовсе не считали плавающихъ минъ опасными. Такое пренебреженіе не относилось однако къ большимъ минамъ, установленнымъ на днѣ. Когда федералисты имѣли свѣдѣніе, что рѣка хорошо обставлена подобными минами, то двигались по ней принимая всѣ возможныя предосторожности, очищая дно и осматривая берега. Въ случаѣ если ни батареи, ни войска тому не препятствовали, они посылали впереди судна шлюпки съ выпущенными за кормою дреками, а за шлюпками слѣдовали канонирскія лодки, каждая съ двумя дреками. Когда эти послѣднія объявляли, что мѣсто чисто, то въ проходъ шли блиндированныя суда, показывая дорогу судамъ деревяннымъ. Во время такихъ дѣйствій въ фарватерахъ, на берегъ высылались роты морскихъ солдатъ или отряды стрѣлковъ, которые двигались на одной высотѣ со шлюпками, осматривали каждый кустарникъ, каждую лощину, протыкая штыкомъ и стрѣляя во все, что мало мальски казалось имъ похожимъ на электрическую станцію.

Теперь, если бы насъ спросили, какое же заключеніе должно вывести изъ вышеприведенныхъ фактовъ, то мы принуждены были бы отвѣтить, что только изученіе мѣстныхъ обстоятельствъ можетъ указать на выборъ и родъ тѣхъ различныхъ способовъ, которые должны быть употреблены въ дѣло. Съ этой точки зрѣнія, учрежденіе корпуса подводныхъ минеровъ и въ каждомъ портѣ особаго «комитета загражденій» можетъ считаться одною изъ первыхъ мѣръ обороны, на которыя слѣдуетъ обратить вниманіе въ мирное время, на досугѣ. Въ Америкѣ, въ морской школѣ въ Аннаполисѣ, уже введенъ особый курсъ преподаванія о подводныхъ минахъ.

Корпусъ подводныхъ минеровъ долженъ конечно состоять изъ морскихъ офицеровъ и матросъ-канонировъ, и могъ бы быть причисленъ, съ нѣкоторыми условіями, къ учебнымъ артиллерійскимъ кораблямъ. Центральный комитетъ изготовки подводныхъ минъ долженъ быть необходимымъ дополненіемъ организаціи этой весьма важной отрасли службы.

При подобномъ устройствѣ, на комитетѣ загражденій должна лежать обязанность производить выборъ между различными системами подводныхъ минъ, избирая наиболѣе удобныя, смотря по роду мѣстности, теченіямъ, по ширинѣ и глубинѣ фарватеровъ. При входѣ въ рѣки, въ портахъ съ небольшою поверхностью или въ узкихъ и мелкихъ фарватерахъ, неподвижная мина (torpille dormante), приводимая въ дѣйствіе электричествомъ, имѣетъ несомнѣнныя преимущества, а именно—вѣрный взрывъ, лучшее сохраненіе и при томъ она не представляетъ никакихъ препятствій для плаванія своихъ судовъ. Эти ея достоинства не подлежатъ никакому сомнѣнію, но спрашивается, слѣдуетъ ли изъ этаго, что подобныя мины должно предпочитать всѣмъ прочимъ, во всѣхъ портахъ и при всѣхъ случаяхъ, въ особенности если ихъ надо будетъ класть на большое разстояніе отъ береговыхъ станцій занимаемыхъ минерами? Можно ли разсчитывать, что въ большихъ рѣкахъ и на широкихъ и глубокихъ фарватерахъ, при защитѣ обширныхъ бухтъ и рейдовъ и вообще обширныхъ водныхъ поверхностей, минеръ успѣетъ на большомъ разстояніи захватить тотъ моментъ, когда непріятельское судно проходитъ въ районѣ дѣйствія одной изъ этихъ минъ? Если на это нельзя разсчитывать,

то не лучше ли въ подобныхъ обстоятельствахъ употреблять сѣти для прегражденія пути и ряды минъ, дѣйствующихъ отъ удара о непріятельское судно? Поставить подобный вопросъ, значить почти рѣшить его.

Употребленіе мины насаженной на оконечность шеста, и подводимой шлюпкою на веслахъ или подъ парами подъ непріятельское судно стоящее на якорѣ, требуетъ нѣсколькихъ человѣкъ хорошо напрактикованныхъ въ этомъ дѣлѣ и готовыхъ на самопожертвованіе. Чтобы возможно было расчитывать на успѣхъ, надо къ этимъ условіямъ присоединить темноту ночи и недостатокъ бдительности непріятеля. Наконецъ къ числу минныхъ средствъ аттаки надо присоединить и тѣ мины, которыя буксируются шлюпкою выше стоящаго на якорѣ непріятельскаго судна, съ тѣмъ чтобы потомъ спустить ихъ на непріятеля по вѣтру и теченію, хотя намъ кажется что дѣйствіе такихъ минъ должно быть весьма невѣрно.

Когда подумаешь, что нѣсколькихъ фунтовъ пороху, заключеннаго въ желѣзномъ ящикѣ достаточно, для того, чтобы уничтожить самое большое броненосное судно, строившееся въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ и стоившее нѣсколькихъ милліоновъ, то не кажется ли что судьба хотѣла обезкуражить людей въ ихъ безумномъ стремленіи къ смертоноснымъ изобрѣтеніямъ? Не кажется ли что минѣ назначено служить современемъ орудіемъ мщенія слабаго противъ сильнаго?

Говоря о морскихъ дѣйствіяхъ, производящихся на большихъ поверхностяхъ проточной воды, нельзя не обратить вниманія на особенный характеръ *рѣчной войны*. При дѣйствіи въ рѣкахъ, имѣть или создать флотилію судовъ, съ послѣдовательнымъ углубленіемъ ихъ въ водѣ, еще важнѣе нежели это требуется при дѣйствіи въ озерахъ и въ закрытыхъ моряхъ. Условіе, чтобы суда рѣчной флотиліи имѣли различное углубленіе, измѣняющееся иногда на одинъ футъ одно отъ другаго, должно преобладать надъ всѣми прочими требованіями при дѣйствіи въ рѣкахъ. Второй вопросъ предстоящій для разрѣшенія, важенъ не менѣе перваго. Здѣсь можетъ быть два случая. Или возможно будетъ свободно или силою пройти устье рѣки и не смотря на опасности подняться по ней, проникнувъ такимъ образомъ внезапно въ самый

центръ непріятельской страны, или, если устье будетъ непроходимо, надо будетъ прибѣгнуть къ разборнымъ канонирскимъ лодкамъ, которыя можно привести на судахъ и употреблять въ дѣло только тогда, когда военныя дѣйствія будутъ производиться на одномъ изъ береговъ этой рѣки. Экспедиціи въ Китай и Кохинхину представляютъ намъ примѣръ перваго случая. Разгруженная флотилія была перетащена большими пароходами чрезъ баръ и войдя въ рѣку начала дѣйствія въ полномъ своемъ составѣ. Въ итальянской кампаніи за арміей слѣдовали разобранныя канонирскія лодки и бригада моряковъ, готовыя начать дѣйствія на Гардскомъ озерѣ. При неизвѣстности тѣхъ обстоятельствъ, которыя могутъ встрѣтиться, не будетъ ли благоразумнѣе для сильнаго флота имѣть особую флотилію, отчасти разборную, а отчасти не разборную.

Для того, чтобы съ успѣхомъ предпринять рѣчныя операціи, необходимо предварительно достать карты, представляющія хотя въ общихъ чертахъ гидрографію рѣки, озера или внутренняго моря, гдѣ предполагается производить военныя дѣйствія. За неимѣніемъ картъ и если не желаютъ дѣйствовать на удачу, необходимо подумать заранѣе о томъ, чтобы пріобрѣсти практику труднаго рѣчнаго плаванія. Понятно, что во многихъ обстоятельствахъ, въ особенности въ узкихъ и быстрыхъ рѣкахъ, лучшею картою можетъ служить хорошій лоцманъ. Кромѣ того, для успѣшности плаванія въ рѣкахъ, гдѣ теченіе часто измѣняется, гдѣ встрѣчаются отмели, наносы и другія препятствія, необходимо имѣть суда послушныя дѣйствію руля и вообще легко управляемыя.

Если наблюдать съ нѣкоторымъ вниманіемъ за винтовыми и колесными пароходами, приспособленными для плаванія по большимъ европейскимъ рѣкамъ, то легко убѣдиться, что батарея-плотъ, даже приводимая въ движеніе винтомъ, но выстроенная въ формѣ шаланды, не есть единственный типъ флотиліи, о которомъ слѣдуетъ заботиться. Если судить по пароходамъ плавающими по Шельдѣ, Маасу и Рейну, то по видимому главныя черты и особенности этого плаванія должны быть слѣдующія: наибольшее развитіе способности поворотливости, съ употребленіемъ по временамъ другаго руля съ носу, на случай движенія

заднимъ ходомъ; скорость, если возможно, на одинъ или два узла превышающая скорость наиболѣе сильныхъ теченій рѣкъ; постепенность въ измѣненіи осадки судовъ въ водѣ, опредѣленная по наименьшей глубинѣ рѣкъ, въ которыхъ приходится плавать и наконецъ самое сильное вооруженіе судна, какъ по числу команды, такъ и орудіями и ручнымъ огнестрѣльнымъ оружіемъ.

На упомянутыхъ выше рѣчныхъ пароходахъ, снабженныхъ рѣчными рулями, на мостикѣ, въ горизонтальной плоскости, устроено большое колесо штурвала, которое позволяетъ управлять судномъ съ большою точностію, необходимою въ узкихъ и извилистыхъ проходахъ. По нашему мнѣнію, слѣдуетъ гораздо менѣе думать о покрытіи рѣчныхъ канонерскихъ лодокъ бронею,—требованіе болѣе или менѣе неудобоисполнимое,—сколько прежде всего заботиться сдѣлать ихъ хорошими судами, приспособленными для такого спеціальнаго плаванія. Что же касается до снабженія ихъ желѣзными щитами, для защиты команды отъ ружейныхъ и даже картечныхъ выстрѣловъ, то это, какъ мы видимъ изъ примѣровъ экспедицій въ Сенегалъ и Кохинхину, вовсе не трудно устроить. Относительно артиллеріи слѣдуетъ выбрать или прицѣльную стрѣльбу, влекущую за собою необходимость пушечныхъ портовъ, или стрѣльбу чрезъ бортъ, имѣя орудіе большаго калибра, установленное въ центрѣ лодки на станкѣ съ двумя штырами. Во всякомъ случаѣ, при орудіи большаго калибра, слѣдуетъ имѣть еще 2 или 4 легкихъ 4-хъ или 12 фунт. пушки, которыя должны составлять *летучую* артиллерію, полезную во многихъ случаяхъ.

Батарейные плоты, имѣющіе форму шаланды и наименьшее углубленіе въ водѣ, предоставленные собственнымъ средствамъ, весьма часто были бы не въ состояніи двигаться съ достаточною безопасностію. Напротивъ, если ихъ будутъ буксировать и сопровождать хорошія и легко управляемыя канонерскія лодки, то эти батареи, по своей относительной неуязвимости, могутъ сдѣлаться весьма грозными орудіями рѣчной войны. Словомъ сказать, для того, чтобы составить дѣйствительно полезную рѣчную флотилію, надо соединить типъ судна, могущаго легко производить эволюціи, съ другимъ типомъ, неимѣющимъ этого достоинства.

Что касается до военныхъ услугъ подобной флотиліи,—будетъ ли она служить операціоннымъ базисомъ или средствомъ снабженія арміи съѣстными и другими запасами, средствомъ для перехода рѣкъ или для аттаки мостовъ и прирѣчныхъ городовъ, или для морскихъ вторженій въ непріятельскую страну,—во всякомъ случаѣ, важность этихъ услугъ превосходитъ всякое описаніе. Флотиліи на Дунаѣ, Вислѣ, въ Данцигѣ и при осадѣ Кадикса, въ австрійской, прусской и испанской кампаніяхъ во время первой имперіи, близко похожи на флотилію Гардскаго озера. Безъ такихъ флотилій, конечно, дѣйствующихъ парами, нападеніе на Азовское море, экспедиціи въ Китай и Кохинхину и побѣда сѣвера надъ южными американскими штатами были-бы невозможны. На будущее время, арміи, дѣйствующія вдоль большихъ рѣкъ, непремѣнно должны быть сопровождаемы отрядомъ моряковъ и флотиліей. Если эта флотилія будетъ въ состояніи пройти устье рѣки и подняться вверхъ открытою силою, то дѣйствіе ея можетъ совпасть съ прибытіемъ арміи, и тогда будетъ выиграно много драгоцѣннаго времени. Въ противномъ случаѣ, разборная флотилія можетъ быть привезена по желѣзнымъ дорогамъ или, за неимѣніемъ ихъ, слѣдовать за арміею въ телегахъ, въ видѣ понтонныхъ повозокъ.

III.

Флотъ противъ укрѣпленій. Соединенныя морскія и береговыя аттаки или морскія осады.

Аттака портовъ и арсеналовъ, соединенною морскою и сухопутною экспедиціею, совмѣщаетъ въ себѣ рядъ послѣдовательныхъ дѣйствій, оправдывающихъ названіе *морской осады*. Въ различіе отъ сухопутныхъ осадъ крѣпостей, при морскихъ осадахъ, очертаніе береговъ, глубина воды и относительныя силы осажденнаго и осаждающаго, могутъ одни только опредѣлить ту тактику, которой слѣдуетъ держаться. Поэтому, пока главныя суда флота

будутъ располагаться по диспозиціи на якорѣ или подъ парами, внѣ непріятельскихъ выстрѣловъ, противъ предназначеннаго къ аттакѣ порта, легкія посылочныя суда, не теряя времени, должны заняться промѣромъ и рекогносцировкой мѣстности. Если эти дѣйствія могутъ быть произведены авангардомъ экспедиціи, за нѣсколько дней ранѣе аттаки, (*) не открывая явнымъ образомъ непріятелю готовящагося предпріятія (полезная предосторожность, которая предшествовала высадкѣ въ Крымъ и взятію Керчи и Кинбурна), то этимъ сократится періодъ дѣйствій ощупью, всегда представляющій особыя опасности; кромѣ того, въ этомъ случаѣ, осаждающій будетъ имѣть значительное преимущество быстраго, почти неожиданнаго нападенія.

Затѣмъ, смотря по результатамъ рекогносцировки, по характеру и распредѣленію непріятельскихъ укрѣпленій, осаждающій флотъ составляетъ свой планъ аттаки, выбираетъ позицію, разстояніе отъ укрѣпленій и время нападенія.—Не смотря на важность представляемую хорошей системою подводной защиты портовъ для успѣшной морской вылазки осажденныхъ, мы оставимъ ее на время въ сторонѣ. Объ ней мы будемъ говорить, когда зайдетъ рѣчь вообще о прибрежномъ оборонительномъ флотѣ.—Такимъ образомъ какъ и при сухопутной осадѣ крѣпостей, и здѣсь мы предположимъ, что осаждающій остается побѣдителемъ въ этихъ вылазкахъ и будетъ имѣть дѣло только съ береговыми оборонительными работами.

Если дѣло касается обширнаго рейда, куда флотъ вошелъ открытою силою, то уничтоженіе береговыхъ батарей можетъ дозволить осаждающему подвигаться впередъ постоянно, производя рядъ отдѣльныхъ аттакъ. Острова и полуострова, могущіе находиться на рейдѣ, естественно должны сдѣлаться цѣлью для осадной флотиліи, которая постарается занять ихъ или быстрымъ нападеніемъ или канонадой, соединенной съ высадкою десанта. Но если, напротивъ, какъ чаще и случается, непріятельскій портъ представляетъ только внутренное узкое якорное мѣсто,

(*) Въ число судовъ авангарда, непремѣнно должно входить одно или нѣсколько легкихъ посылочныхъ судовъ съ офицерами гидрографами.

защищенное перекрестными огнями, то, прежде чѣмъ рисковать входомъ открытою силою, осаждающій конечно предпочтетъ позицію на внѣшнемъ рейдѣ. Онъ расположитъ свои суда внѣ дѣйствительныхъ выстрѣловъ непріятельскихъ укрѣпленій и прибѣгнетъ сперва къ систематическому бомбардированію.

Наконецъ флотъ можетъ находиться *отдѣльно* и только со своими собственными средствами въ стычкахъ съ постоянными береговыми укрѣпленіями. Поэтому, прежде всего слѣдуетъ разсмотрѣть какъ подобныя дѣйствія происходили при *деревянныхъ* флотахъ, въ то время когда они предпринимали борьбу противъ хорошо расположенныхъ укрѣпленій.—Пословица, хорошо извѣстная жителямъ нашего прибрежья, весьма рельефно характеризуетъ все неравенство такого положенія, говоря, что «одна пушка на берегу стоитъ судна на морѣ!» Въ подтвержденіе справедливости этихъ словъ можно привести еще недавніе и весьма разительные факты изъ исторіи морскихъ войнъ.

Обращаясь, напримѣръ, къ исторіи великобританскаго флота, мы встрѣчаемъ въ ней такой случай. Адмиралъ сэръ Сидней Смитъ, командуя эскадрою, состоявшей изъ 80 пушечнаго корабля «Помпея» и двухъ фрегатовъ, аттакуетъ на корсиканскомъ берегу ничтожную крѣпосцу Mortello, вооруженную всего двумя пушками на поворотныхъ платформахъ (canon à pivot). Корабль «Помпея» становится на шпрингъ въ разстояніи 600 метровъ (300 саж.) отъ крѣпосцы, а фрегаты—38 пушечный «Гидра» и 28 пушечный «Аврора»—остаются подъ парусами. Всѣ эти суда открываютъ огонь по крѣпосцѣ, которая, по словамъ англійскаго историка была «трудно достижима, такъ какъ находилась на весьма большей высотѣ надъ поверхностію моря». Тщетно предпріимчивый адмиралъ, въ теченіе многихъ часовъ, усиливается заставить замолчать крѣпосцу и ея двѣ пушки; эскадра его совершенно напрасно израсходовала всѣ свои снаряды, а между тѣмъ въ корпусъ корабля «Помпея», все время стоявшаго на шпрингѣ, попало 40 ядеръ и на немъ было 35 человѣкъ убитыхъ и раненыхъ. Очевидно, что когда англичане прибѣгли за тѣмъ къ высадкѣ морскихъ солдатъ, то собственно суда ихъ проиграли битву и понятно, что когда сержантъ, командовавшій этимъ небол-

шимъ постомъ, увидѣлъ себя окруженнымъ со всѣхъ сторонъ десантомъ и долженъ былъ ждать приступа, онъ сдался тотчасъ же. Такимъ образомъ нѣсколько человѣкъ дессанта въ нѣсколько минутъ достигли того результата, изъ-за котораго 80 орудій тщетно громили крѣпосцу съ моря.

У береговъ Испаніи новый 38 пушечный фрегатъ «Лоара», капитанъ Майтландъ (Maitland), аттаковалъ въ заливѣ Murros фортъ, вооруженный двѣнадцатью 18 фунтовыми длинными пушками. Фрегатъ сталъ на шпрингъ въ 400 метрахъ (200 саж.) отъ форта и открылъ по немъ огонь, весьма вѣрно направляя свои выстрѣлы. Однако ядра фрегата не причиняли никакого вреда форту, который занималъ господствующее положеніе и былъ защищаемъ небольшимъ испанскимъ гарнизономъ, подкрѣпленнымъ матросами французскаго корсара, стоявшаго въ бухтѣ на якорѣ. Искусство этихъ моряковъ въ стрѣльбѣ скоро сдѣлало положеніе фрегата весьма затруднительнымъ, такъ какъ въ него попадало почти каждое ядро съ форта. Онъ понесъ значительныя потери и былъ-бы вынужденъ удалиться отъ берега, если-бы части его экипажа (высаженной своевременно съ цѣлью окружить фортъ) не удалось, какъ и въ предшествующемъ случаѣ, взять фортъ неожиданнымъ и смѣлымъ приступомъ.

Какъ не припомнить при этомъ и случай, относящійся къ позднѣйшимъ временамъ, именно, сожженіе датскаго 80-ти пушечнаго корабля «Христіанъ VIII» восемью голштинскими пушками въ Экерифіордской бухтѣ, въ 1849 году, во время шлезвигъ-голштейнской войны. Эти 8 орудій принадлежали двумъ открытымъ земляннымъ батареямъ, изъ коихъ одна была вооружена двумя 8,5 дюйм. (22 сент.) бомбовыми орудіями и двумя 24 фунтовыми пушками, поставленными на высотѣ 6 метровъ (3 саж.) надъ поверхностію моря, а другая четырьмя 18-ти фунтовыми длинными пушками, на четыре метр. (2 саж.) высоты; послѣдняя батарея, кромѣ того, была снабжена калительною печью и стрѣляла калеными ядрами. Въ этомъ дѣлѣ бравые датскіе моряки дрались въ теченіе цѣлаго дня до послѣдней крайности, но все-таки не могли сбить у непріятеля ни одной пушки, такъ что потомъ голштинцы могли тщеславиться, что они съ легкою

потерею 2 артиллеристовъ убитыми и 3 ранеными, *зажгли и разрушили линейный корабль.* Мы могли бы увеличить число нашихъ примѣровъ ссылками на «Памятную книжку» (l'Aide-mémoire) французской артиллеріи и на англійскую «Морскую артиллерію», но ограничимся напоминаніемъ старой морской аксіомы, по которой «четыре орудія, хорошо снабженныя всѣмъ необходимымъ, и поставленныя сзади земляного прикрытія, должны стоить стапушечнаго корабля (*).»

Если бы понадобилось сослаться на болѣе новѣйшія свидѣтельства недѣйствительности деревяннаго флота противъ хорошо расположенныхъ укрѣпленій, то мы думаемъ, что не найдется ни одного французскаго или англійскаго офицера, который не былъ-бы готовъ указать на смѣлую диверсію экспедиціонныхъ флотовъ, 17 октября 1854 года, предъ Севастополемъ, *диверсію*, которою хотѣли попытаться помочь дѣйствіямъ осады и штурма, задуманнымъ на это число соединенными арміями. Напротивъ, никогда не представлялось для корабельной артиллеріи другаго столь прекраснаго случая выказать свое могущество въ сухопутной осадѣ.

Съ открытіемъ траншей предъ Севастополемъ, англійскіе и французскіе адмиралы, которымъ были извѣстны весьма ограниченныя въ то время средства союзной осады и слабый калибръ ея артиллеріи, предложили начальствующимъ арміями генераламъ орудія самаго большаго калибра и лучшихъ комендоровъ со своихъ судовъ. Вскорѣ французская эскадра имѣла на батареяхъ своими представителями 40 орудій, при 1500 матросъ и офицерахъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Риго-де Женуйли.

Сильныя дѣйствія нашихъ 8,5 дюймовыхъ (22 сентим.) бомбовыхъ орудій и 30 фунтовыхъ длинныхъ пушекъ были такъ скоро оцѣнены компетентными лицами, что, позднѣе, при осадѣ употреблялось уже болѣе ста морскихъ пушекъ, а число прислуги при нихъ, матросъ и морскихъ артиллеристовъ, возросло до 2,500 человѣкъ.

(*) Aide—mémoire 1836 (береговая служба). Что касается преимущества земляныхъ батарей съ барбетами (batteries barbettes en terre), см. Attaques et Bombardements maritimes. Paris, Dumaine, 1857.

За то и потеря въ матросахъ и морскихъ артиллеристахъ достигла, предъ Севастополемъ, около 1,100 человѣкъ и между ними 50 офицеровъ,—цифра весьма высокая, если сравнить ее съ цифрою всѣхъ моряковъ, участвовавшихъ въ осадѣ.

Въ дневныхъ приказахъ генерала Канробера и маршала Пелисье достаточно говорилось объ услугахъ, оказанныхъ, въ теченіе этой замѣчательной осады, нашими моряками, высаженными на берегъ. Людямъ наблюдательнымъ въ особенности бросились въ глаза умъ и увлекающая веселость нашихъ морскихъ офицеровъ, а также солидныя качества, искуство въ стрѣльбѣ и смѣтливость матросъ-канонеровъ.

Въ послѣднемъ изданіи своей «Морской Артиллеріи» (*), генералъ сэръ Говардъ Дуглась безсиліе деревянныхъ кораблей противъ каменныхъ укрѣпленій, по видимому, считаетъ рѣшеннымъ фактомъ.

Мы не станемъ разсказывать здѣсь о томъ участіи, которое знаменитый генералъ, въ теченіе столькихъ лѣтъ, принималъ, въ Англіи во всѣхъ вопросахъ, касавшихся національной защиты и морской артиллеріи, въ созданіи учебнаго корабля «Excellent», учрежденіи прибрежной стражи (Coast-Guard) и т. д.

«Послѣ взятія Бомарзунда, разсказываетъ патріархъ британской морской артиллеріи 4 сентября 1854 года, адмиралъ Чадсъ (Chads), столь извѣстный организаторъ учебнаго артиллерійскаго корабля «Exellent», пожелалъ сдѣлать одинъ рѣшительный опытъ. Корабль «Эдинбургъ», снабженный лучшими «seamen gunners» (канонерами) англійскаго флота, былъ поставленъ на шпрингъ въ разстояніи 900 метровъ (480 саж.) отъ русской крѣпости. Семь сдѣланныхъ съ него одинъ за другимъ залповъ не произвели никакого чувствительнаго дѣйствія на каменныя сооруженія Бомарзунда. Тогда «Эдинбургъ» приблизили къ крѣпости и дали пять новыхъ залповъ съ разстоянія 430 метровъ; эти залпы дѣйствительно произвели небольшое отверз-

---

(*) Naval Gunnery, a Treatise, by lieutenant-general sir Howard Douglas, Bart. K. C. B. (5 изданіе), Лондонъ, 1856.

тіе въ эскадрѣ весьма дурной каменной работы (*). «Несмотря на такую довольно значительную трату снарядовъ, замѣчаетъ «Naval Gunnery», полученная брешь вовсе не была удобна для приступа». Тутъ нечему и удивляться. Дѣйствіе стрѣльбы залпами и той стрѣльбы для пробиванія бреши, которая обыкновенно употребляется при осадахъ—двѣ вещи совершенно различныя. Въ окончательномъ выводѣ эта потеря 640 снарядовъ (32 и 68 фунтовыхъ ядеръ и 9 и 10 дюймовыхъ бомбъ), составлявшихъ 40 тоннъ металла, вовсе не привела къ результату, достаточному для вознагражденія тѣхъ тяжелыхъ поврежденій, которыя корабль «Эдинбургъ» испыталъ бы, аттакуя крѣпость на такомъ разстояніи.

Это въ прошлое время. Но, со времени опытовъ адмирала Чадса, переворотъ, совершившійся въ ручномъ оружіи и съ него перешедшій на артиллерію, весьма далеко подвинулъ баллистическія средства флота. Теперь, послѣ замѣны гладкоствольной артиллеріи нарѣзными пушками, партизаны флота могутъ утверждать, что осадный флотъ нуждается только въ одномъ днѣ битвы, чтобы показать свою силу надъ каменными сооруженіями.

Опытность въ дѣйствіи нарѣзными орудіями, пріобрѣтенная въ теченіе китайской войны, а также стрѣльба для пробиванія бреши, произведенная во Франціи въ разное время и при различныхъ условіяхъ, удостовѣрили самымъ неопровержимымъ образомъ въ тѣхъ странныхъ опустошеніяхъ, которыя производятъ въ каменныхъ стѣнахъ пустотѣлые цилиндро-коническіе снаряды. Если бомба оказывалась до сихъ поръ единственнымъ снарядомъ, способнымъ въ укрѣпленіяхъ изъ рыхлой земли производить дѣйствіе небольшой мины, то толстостѣнный цилиндро - коническій

(*) Замѣтили, что только однѣ круглыя ядры, ударяя въ швы каменной работы производили въ нихъ раздѣленіе и осыпаніе. Аккуратная стрѣльба для пробиванія бреши, съ 430 метр. (215 саж.) разстоянія, привела бы въ гораздо большимъ результатамъ; но этотъ родъ стрѣльбы, весьма точный и весьма медленный, вовсе не практиченъ на судахъ, обязанныхъ во всѣхъ случаяхъ поступать быстро и рѣшительно.

снарядъ со своей стороны сталъ дѣйствительнымъ средствомъ для разрушенія эскарповъ каменной работы. Увѣряютъ, что въ этомъ случаѣ онъ пробиваетъ камень, приблизительно, на *двѣ* пятыхъ того пространства, на которое онъ же входитъ въ плотную массу изъ новаго дуба.

Исторія морскихъ аттакъ, бывшихъ сначала нашего столѣтія, могла бы, въ случаѣ нужды, подтвердить высказанныя нами соображенія. Намъ, быть можетъ, будетъ достаточно напомнить, что успѣхи французскаго деревяннаго флота въ Танжерѣ, Магадорѣ, Сенъ-Жанъ-д'Уллоа и успѣхи англичанъ передъ Алжиромъ, въ 1816 году, и передъ Бейрутомъ, въ 1840 году, зависѣли главнымъ образомъ (и этого никогда не слѣдовало-бы забывать) отъ явной неопытности такихъ противниковъ, какъ жители Марокко, мексиканцы, турки или египтяне (*). Даже и славное кинбурнское дѣло, бывшее въ болѣе близкое къ намъ время, нельзя было бы ставить въ примѣръ, если принять во вниманіе уничтожающее превосходство союзныхъ эскадръ передъ русскою крѣпостью. «Въ Кинбурнѣ, въ 1855 году,—замѣчаетъ американскій коммодоръ Дальгренъ (Dahlgreen), весьма извѣстный своими трудами по артиллеріи, (**)—плавучія, блиндированныя батареи—эти новые и страшные элементы аттаки—казалось, оправдали ожиданія императора французовъ. Но главный вопросъ, неуязвимость брони, нельзя было считать рѣшеннымъ при ударѣ простыхъ 32 фунтовыхъ ядеръ, съ разстоянія отъ 600 до 1000 метр. (отъ 300 саж. до версты). На будущее время фронты морскихъ крѣпостей будутъ защищать гораздо болѣе сильною артиллеріею.»

Теперь пора обратиться къ осадному броненосному флоту и разсмотрѣть въ какихъ условіяхъ и онъ, въ свою очередь, находится передъ береговыми укрѣпленіями. Чтобы приступить съ разу къ практическимъ выводамъ, прежде всего замѣтимъ, что при маломъ запасѣ пороха и снарядовъ броненосныхъ батарей и

(*) См. les Attaques et Bombardements maritimes. Paris, Dumaine, 1857.

(**) Shells and shell-guns-Incidents of the war, коммодора Дальгрена, флота Соединенныхъ Штатовъ.

при тѣхъ поврежденіяхъ, которыя угрожаютъ имъ отъ снарядовъ, попавшихъ чрезъ порта, или отъ навѣсныхъ выстрѣловъ (даже отъ осколковъ деревянной подкладки (*), или случайнаго пробитья броневой плиты, возможнаго въ бою на близкомъ разстояніи), батареи эти, аттакуя береговыя укрѣпленія, должны дѣйствовать быстро и рѣшительно. Если, послѣ нѣсколькихъ часовъ боя *и при истощеніи силъ и боевыхъ припасовъ*, этимъ броненоснымъ батареямъ еще не удалось уничтожить непріятельскихъ укрѣпленій и нѣтъ средствъ замѣнить ихъ судами совершенно свѣжими, то слѣдуетъ прекратить бой. Итакъ, простое благоразуміе требуетъ подраздѣленія броненосныхъ батарей на два или на три отряда, готовые своевременно подсмѣнить другъ друга, чтобы отнять у непріятеля всякую возможность перевести духъ и починить бреши.

Въ такомъ случаѣ, развѣ не было-бы крайне важно поддерживать плавучія батареи канонерскими лодками, стрѣляющими прицѣльною стрѣльбою, а въ особенности частымъ и сильнымъ навѣснымъ огнемъ съ судовъ, поставленныхъ на шпрингъ на большомъ разстояніи и замѣняющихъ наши старинныя бомбарды?

Аттака форта Сумтеръ, 11 апрѣля 1863 года, предъ Чарлстоуномъ, 9 мониторами, показываетъ, что какими-бы преимуществами ни отличались мониторы предъ плавучими батареями, они сами иногда бываютъ безсильны противъ земляныхъ укрѣпленій. «Федералисты, пишетъ одинъ изъ очевидцевъ, приблизились въ превосходномъ порядкѣ боеваго строя почти на 1,300 метровъ (650 с.) къ старому форту Сумтеръ, который вѣжливо встрѣтилъ ихъ салютомъ 13 пушечныхъ выстрѣловъ, причемъ музыка конфедератовъ играла національную пѣсню южанъ. Poзaic первый подошелъ подъ выстрѣлы и, по приказанію генерала Борегара, на немъ былъ сосредоточенъ огонь всѣхъ конфедеративныхъ батарей. По прошествіи 20 минутъ Posaic долженъ былъ удалиться, потерявъ *снарядъ для разрушенія*

(*) За исключеніемъ того случая, когда стѣны обшиты тонкимъ листовымъ желѣзомъ,—предосторожность, которая должна бы быть принята за правило на всѣхъ броненосныхъ судахъ.

заграждсній (l'engin *balayeur* d'obstructions), который помѣщался на его носовой части. Этотъ снарядъ, сдѣланный изъ дерева и желѣза, имѣлъ цѣпи съ крючьями для подъема минъ на поверхность моря и взрыва ихъ. Онъ остался на мели острова Morris. За Posaic'омъ слѣдовалъ Keokuk, который открылъ огонь изъ своихъ 12 дюймовыхъ (32 сент.) и нарѣзныхъ 200 фунт. орудій за 800 мет. (400 саж.) передъ фортомъ; но аттакованный сразу всѣми конфедеративными батареями, этотъ несчастный мониторъ долженъ былъ отретироваться, изъ всѣхъ силъ выкачивая воду, что, однако, не помѣшало ему утонуть на другой же день утромъ. (*)»

«Айронсайдъ и два другихъ монитора приближались къ форту одинъ за другимъ и ихъ принимали съ честью нашими коломбіадами и пушками Брука. Наконецъ непріятель удалился, сдѣлавъ 110 выстрѣловъ. Хотя въ фортъ Сумтеръ и попало до 40 снарядовъ, изъ которыхъ многіе были 15 дюймоваго (38 сент.) калибра, но онъ не имѣлъ серьезныхъ поврежденій.» «Даже можно было-бы сказать, что онъ находился въ условіяхъ лучшихъ нежели прежде, такъ какъ мы для исправленія брешей употребляли исключительно мѣшки съ пескомъ.»

Взятіе форта Фишера (Вильмингтона) соединенными силами мониторовъ и федеральной арміи даетъ намъ, какъ наиболѣе драматичный, такъ и наиболѣе новѣйшій примѣръ морской осады (**). Конфедераты построили на полуостровѣ, расположенномъ при входѣ въ одинъ изъ извилистыхъ каналовъ, разрѣзывающихъ мелководный и песчанной берегъ Сѣверной Каролины, грозныя земленыя укрѣпленія. Фортъ Фишеръ, прикрывая аппроши рѣки со стороны мыса Фиръ, благопріятельствовалъ смѣлымъ дѣйствіямъ блокадопрорывателей на этомъ опасномъ берегу. До осени 1864 года федеральное правительство не имѣло воз-

(*) Если принять во вниманіе, что это судно было покрыто бронею только въ половину обыкновенной ея толщины, то потопленіе Keokuk'а вовсе ничего не говоритъ противъ неуязвимости мониторовъ.

(**) Матеріалы для этаго разсказа заимствованы нами изъ однаго англійскаго «обозрѣнія», въ которомъ событія Американской войны были подвергнуты весьма внимательному изученію.

можности располагать армейскимъ корпусомъ, достаточнымъ для содѣйствія флоту. Между тѣмъ было очевидно, что эта морская осада, какъ и всѣ имѣющія нѣкоторую важность, не могла быть приведена къ хорошему исходу, безъ совокупной аттаки съ сухаго пути и съ моря. Припомнимъ, что толщина брустверовъ форта Фишера измѣнялась отъ 90 до 60 футъ и что въ его казематахъ помѣщалось 36 орудій самаго большаго калибра, какимъ только владѣли конфедераты. «Въ каждомъ изъ обширныхъ траверсовъ между пушками могло укрываться около 100 человѣкъ. Однимъ словомъ казематы доставляли надежное убѣжище гарнизону въ 2500 человѣкъ. Наконецъ фронты этаго рода реданта обстрѣливались огнемъ бастіоновъ, расположенныхъ на 20 футъ надъ общимъ уровнемъ укрѣпленій. Палисады и мины завершали защиту форта Фишера, который, казалось, былъ также неуязвимъ для горизонтальнаго огня съ судовъ, какъ могутъ быть неуязвимы насыпи желѣзныхъ дорогъ.»

«Когда этому укрѣпленію грозила бомбардировка, конфедераты засѣяли рѣку мыса Фиръ электрическими и нѣмыми минами. Предосторожности эти вмѣстѣ съ тѣми измѣненіями, которымъ подвергались песчаныя банки, сдѣлали фарватеръ совершенно недоступнымъ для федералистовъ и мѣшали ихъ судамъ подняться выше форта Фишера. Собственно говоря, адмиралъ Портеръ могъ бы отвратить второе изъ этихъ препятствій, пославъ суда неглубоко сидящіе въ водѣ и аттаковавъ тогда баттареи съ тыла, но этому помѣшали мины, расположенныя въ рѣкѣ и потому онъ былъ вынужденъ аттаковать фортъ въ весьма невыгодномъ положеніи, т. е. ставъ на шпрингъ противъ наиболѣе прочной части укрѣпленія и при томъ подвергаясь боковой качкѣ отъ удара волнъ, со стороны Атлантическаго океана (*).»

Осада началась въ первый день Рождества 1864 года бомбардировкою, которую открыли по форту 56 федеративныхъ судовъ съ разстоянія 1,400 и 2,400 метровъ (700 и 1,200 саж.). 13 января 1865 года, флотъ адмирала Портера высадилъ, съ 8 часовъ утра до 2 часовъ пополудни, на открытомъ берегу,

(*) Подводная война (La Guerre sous l'eau), Леона Ренара.

девизію генерала Терри, со снарядами, багажемъ и съѣстными припасами на 12 дней. Дивизія эта, защищаемая отъ вылазокъ гарнизона огнемъ мониторовъ, могла тотчасъ же приступить къ устройству прочныхъ ретраншементовъ, отрѣзывая полуостровъ форта Фишера съ сухопутной стороны. Въ теченіе семидесяти двухъ часовъ мониторы *New-Ironsides*, *Tanguz*, *Canonicus*, *Monadnock* и *Mehopac*, стоявшіе на шпрингахъ, въ разстояніи 800 или 1000 метровъ (400 или 500 саж.) отъ осажденнаго форта, изливали на него цѣлый потокъ чудовищныхъ 13, 14 и 15 дюймовыхъ снарядовъ.

Тщетно преданный гарнизонъ форта Фишера обращалъ противъ этихъ пяти мониторовъ всѣ средства защиты. «Ужасно было видѣть, разсказываетъ одинъ изъ переживших осаду, упорство этихъ черныхъ плотовъ и смертоносныхъ башенъ, безостановочно вращавшихся съ тѣмъ, чтобы при каждомъ новомъ оборотѣ бросить 300 или 400 фунтовое ядро. Самые смѣлые защитники форта скрежетали зубами отъ отчаянія, видя, какъ пушки, люди и парапеты постепенно обращались въ груду развалинъ. Нельзя было заставить эти проклятые мониторы отступить хотя бы на одинъ дюймъ. Напрасно офицеры южане смѣняли одинъ другаго у пушекъ, становясь вмѣсто комендоровъ: ядра и гранаты рекошетировали по башнямъ мониторовъ или прыгали безвредно по ихъ палубамъ, находившимся почти въ уровень съ поверхностью воды».

Спрашиваемъ теперь читателей и приверженцевъ броненосныхъ судовъ съ пушечными портами: было ли бы возможно съ казематированными фрегатами или броненосными батареями съ амбразурами льстить себя надеждою пріобрѣсть такую безусловную неуязвимость и безстрастіе по отношенію къ непріятельскому огню?

«Наконецъ, какому-то счастливому снаряду удалось отбить кусокъ желѣза, подклинивавшій одну изъ башенъ. Продолжительный радостный крикъ прозвучалъ между бѣдными конфедератами. Но, къ крайнему ихъ изумленію, они увидѣли двухъ матросъ, вышедшихъ съ молотомъ и долотомъ въ рукахъ изъ амбразуры башни, и покойно работавшихъ надъ исправленіемъ поврежденія. Цѣлая толпа стрѣлковъ южанъ готовилась положить

конецъ работѣ двухъ смѣлыхъ моряковъ, когда конфедеративный генералъ Witthing вскричалъ: «Прекратить пальбу! Дѣти мои, эти двое молодцовъ заслуживаютъ жизни!»

Минуту спустя, исправленная башня вновь открыла огонь. Каждый вечеръ, съ заходомъ солнца, адмиралъ Портеръ вводилъ въ аттаку цѣлую толпу деревянныхъ фрегатовъ и пароходовъ, которые открывали по форту чисто *адскій огонь*. «Но, по выраженію одного изъ конфедеративныхъ офицеровъ, въ сравненіи съ маленькими мониторами, этотъ многочисленный деревянный флотъ производилъ гораздо болѣе шуму, чѣмъ дѣла, и двухъ пушекъ форта было достаточно, чтобы держать его въ почтеніи.» Наконецъ, 15 января, послѣ 21 дневной осады и 72 часоваго непрерывнаго огня, мониторамъ удалось не только заставить фортъ прекратить огонь на всей той его сторонѣ, которая была обращена къ полуострову, но и разрушить эту сторону. Брешь можно было употребить въ дѣло. Съ сухопутной стороны пошли на штурмъ форта 8000 солдатъ генерала Терри, а съ противуположной 2000 моряковъ, высаженныхъ съ флота, устремились на диверсію, въ помощь главной аттакѣ. Въ нѣсколько минутъ 65 изъ нихъ были убиты, а 200 ранены. Быстрота отступленія морской бригады свидѣтельствуетъ, что на сторонѣ, обращенной къ деревянному флоту, фортъ былъ еще не поврежденъ.

Совершенно другая сцена происходила на той сторонѣ, на которой мониторы произвели брешь. Федеральныя войска, несмотря на отчаянное сопротивленіе конфедератовъ, шагъ за шагомъ овладѣвали мѣстностью. Послѣ четырехчасоваго штурма наступила ночь, но битва продолжалась еще, переходя изъ траверза въ траверзъ, изъ каземата въ казематъ. Наконецъ, днемъ, усѣянный звѣздами флагъ сѣвера развился на развалинахъ форта Фишера.

Теперь спросимъ: къ какому другому выводу можно придти на основаніи этой морской осады, какъ не къ заключенію о поразительномъ превосходствѣ мониторовъ? Если бы они не были почти абсолютно неуязвимы и не имѣли огромныхъ 15 дюймовыхъ пушекъ, не видать бы федералистамъ побѣды на земляныхъ батареяхъ форта Фишера, не было бы ни бреши, ни штурма, ни взятія форта.

Вотъ, по мнѣнію компетентныхъ лицъ (*), главныя черты тактики, принятой, въ настоящее время, въ области морскихъ осадъ. Если осажденныя укрѣпленія возведены изъ камня и основаніе ихъ находится въ уровень съ водою (à fleur d'eau); если они прислонены къ скаламъ, худо дефилированы или защита ихъ ввѣрена не достаточно надежнымъ рукамъ; если, сверхъ того, глубина воды дозволяетъ осаждающимъ подойти къ осажденнымъ на короткій выстрѣлъ и сосредоточить на нихъ огонь своихъ превосходныхъ по числу и калибру орудій, то осадный флотъ будетъ имѣть всѣ шансы заставить замолчать береговыя батареи, если не разрушить ихъ совершенно. Но, если аттака производится на земляныя укрѣпленія, хорошо фланкированныя, владѣющія господствующимъ положеніемъ надъ смѣжною частью моря или защищенныя искусными канонирами, то въ такомъ случаѣ, осадный флотъ, безъ содѣйствія дессанта, соразмѣрнаго съ численностію гарнизона, не могъ бы добиться полнаго успѣха. Тщетно сталъ бы онъ осыпать осажденныхъ градомъ своихъ снарядовъ. Если артиллеристы береговыхъ батарей имѣютъ нѣкоторую опытность въ войнѣ, то они ни одинъ разъ найдутъ случай прекратить свой огонь и укрыться на время за парапетами, предоставляя флоту полную свободу истощаться въ почти безполезныхъ выстрѣлахъ. Русскіе артиллеристы карантина именно такъ и дѣйствовали, 17 октября 1854 года.

По примѣру русскихъ, той же тактикѣ держался съ успѣхомъ и американскій гарнизонъ форта Фишера, а также и гарнизонъ Чарльстоунскихъ фортовъ. Непріятельскіе снаряды зарывались въ массахъ мѣшковъ съ землею или пескомъ, но дѣйствія ихъ имѣли немного большій успѣхъ, чѣмъ канонада соединенныхъ армій противъ земляныхъ укрѣпленій Севастополя.

Никто лучше американскаго адмирала Дальгрена не выразилъ всю важность командованія мѣстностью, когда, припоминая неудачи федеральныхъ мониторовъ предъ укрѣпленіями господствующими надъ рѣкою Джемсъ, онъ высказалъ тотъ великій принципъ, котораго, по нашему мнѣнію, отнынѣ должно держаться

(*) Во главѣ которыхъ слѣдовало бы назвать генерала сэра Говарда Дугласа См. 5-е изданіе его прекраснаго сочиненія: Naval Gunnery, 1855.

при всѣхъ морскихъ осадныхъ предпріятіяхъ и при всѣхъ работахъ инженерныхъ и артиллерійскихъ офицеровъ: «Огонь каждаго военнаго судна теряетъ изъ своей дѣйствительной силы *пропорціонально* степени *командованія* береговаго укрѣпленія.»

Если мы до сихъ поръ откладывали вопросъ о морскихъ экспедиціяхъ, о перевозкѣ войскъ и высадкахъ на берегъ, то теперь пришло время доказать, что доктрина *о предварительномъ соглашеніи* (concert préalable) между морскими и сухопутными силами, вовсе не составляетъ новѣйшаго пріобрѣтенія. Вообще говоря, безъ дессантнаго отряда, всегда готоваго обойти позицію и напасть на нее съ береговой стороны, нельзя признавать ни экспедиціонный флотъ совершеннымъ, ни морскую осаду возможною.

Этому правилу можно противопоставить блестящее исключеніе, именно взятіе форта Сенъ-Жанъ-д'Уллоа (Мексика 1839) дивизіею французскаго флота, неимѣвшею на своихъ судахъ ни одного солдата. Но, «исключенія подтверждаютъ правила.»

Если хотятъ доказательствъ древности этаго принципа, во всѣ времена бывшаго необходимымъ успѣху, не забывая при томъ и того великодушнаго соревнованія, которое рождается при совмѣстномъ дѣйствіи флота и арміи, то достаточно обратиться къ исторіи всѣхъ эпохъ, а въ особенности за два вѣка до нашего времени.

Экспедиція на Виго, предпринятая англичанами во время царствованія Людовика XIV и бывшая одновременно и соединенною аттакою съ сухаго пути и съ моря и прорывомъ открытою силою, представляетъ блестящій примѣръ успѣха, которымъ фортуна часто увѣнчивала этотъ родъ дѣйствій.

Въ октябрѣ 1702 года, англійскій адмиралъ Рукъ (Rooke), блокировавшій Кадиксъ, узнавъ что флотъ изъ 15 французскихъ кораблей, подъ начальствомъ вице-адмирала Шаторено, вошелъ въ Виго, съ намѣреніемъ конвоировать мексикано-испанскіе гальоны, появился передъ этимъ портомъ съ 50 англійскими и голландскими судами (*).

(*) Разсказъ о дѣлѣ при Виго взятъ изъ I тома сочиненія капитана Труда (Troude) «Batailles navales de la France».

Входъ въ бухту Виго, шириною едва въ 1500 метровъ (750 саж.), былъ запертъ свайною перемычкою. Сверхъ того, Шаторено поставилъ 5 судовъ на шпрингъ внутри этой загороди и возвелъ на каждой сторонѣ при входѣ въ бухту, по одной батареи. Тѣмъ не менѣе англійскій адмиралъ, расчитывая на содѣйствіе своихъ осадныхъ войскъ и болѣе чѣмъ тройную силу своей эскадры, рѣшился на аттаку съ моря и съ суши. 22 октября англо-голландскій флотъ всталъ на якорь въ разстояніи двухъ льё (6 морс. м.) къ югу отъ Виго и высадилъ 3000 человѣкъ, которые смѣло двинулись на городъ. Виго и южная батарея (т. е. высоты, командывавшія позиціею) были, по несчастію, оставлены безъ боя, и англійскій флотъ, при попутномъ вѣтрѣ съ моря, пустился на всѣхъ парусахъ на прорывъ перемычки. Перемычка была сломана и наступила битва, въ которой преимущество было на сторонѣ численности. Шаторено, поставленный непріятельскимъ флотомъ и дессантнымъ отрядомъ между двухъ огней, зажегъ свои суда, но непріятелю, къ несчастію, удалось спасти половину судовъ, которая и была уведена имъ въ качествѣ призовъ. Спрашиваемъ, теперь, не была-ли сдача батарей и высотъ командовавшихъ портомъ Виго главною ошибкою, дѣйствительною причиною этого несчастія? Если бы французы остались обладателями этихъ позицій, не парализировали ли бы они дѣйствій непріятельской эскадры?

Напротивъ, если морскія силы вынуждены обстоятельствами дѣйствовать безъ помощи сухопутныхъ войскъ, то результаты этихъ дѣйствій перестаютъ соотвѣтствовать потраченнымъ усиліямъ. Припомнимъ, что въ битвѣ при Копенгагенѣ, въ 1801 году, гдѣ флотъ сражался одинъ, Нельсонъ былъ спасенъ отъ пораженія только своимъ героическимъ постоянствомъ и навѣсными выстрѣлами своихъ бомбардъ. За отсутствіемъ дессантнаго армейскаго корпуса, эта побѣда, купленная единственно канонадою съ моря, потребовала ужасныхъ жертвъ. Историкъ англійскаго флота справедливо замѣчаетъ, что Копенгагенъ стоилъ Англіи бóльшихъ слезъ, чѣмъ абукирскій тріумфъ. Разрушеніе французскаго флота, во время этого послѣдняго сраженія, куплено англичанами цѣною 896 человѣкъ, ставшихъ неспособными къ бою, а «Butcher's

bill» (счетъ мясника, по энергическому выраженію англичанъ) въ Копенгагенѣ дошелъ до 1,200 человѣкъ убитыхъ и раненыхъ. За то, взятіе той же самой столицы Даніи, шесть лѣтъ спустя, въ 1807 году, (осажденной на этотъ разъ соединенными морскими и сухопутными силами) досталось Англіи относительно легкою потерею 235 человѣкъ выбывшихъ изъ строя (*).

Экспедиція на Керчь и Азовское море, въ маѣ и іюнѣ 1855 года, во время крымской войны, также представляетъ двойной характеръ совокупной аттаки и прорыва открытою силою. Въ составъ этой экспедиціи вошли: 15,000 армейскій корпусъ, 23 французскихъ военныхъ судна и эскадра изъ 33 англійскихъ судовъ. 24 мая, англо-французскія войска высадились на камышенской равнинѣ, подъ прикрытіемъ выстрѣловъ съ флота. Опасаясь быть обойденными съ тыла и поставленными между двухъ огней, одновременнымъ дѣйствіемъ войскъ и эскадръ, русскіе сожгли свои суда и взорвали укрѣпленія Керчи и пролива Эникале. Отступленіе русскихъ, тѣснимыхъ англійской и французской флотиліями, прекратилось вечеромъ.

На другой день послѣ взятія пролива, флотилія изъ 14 авизо или канонирокъ овладѣла Азовскимъ моремъ, навигація котораго играла столь важную роль въ снабженіи русской арміи съѣстными припасами. Этотъ морской набѣгъ на непріятельскій арріергардъ, былъ однимъ изъ наиболѣе рѣшительныхъ ударовъ нанесенныхъ могуществу непріятеля и средствамъ поддержки Севастополя. «Въ три дня 106 коммерческихъ судовъ были истреблены флотиліею»; въ Бердянскѣ, Геническѣ, Ейскѣ, Маріуполѣ громадные запасы хлѣба и фуража были преданы пламени. Съ того момента, когда соединенные флоты заняли Азовское море, уже можно было предвидѣть и тотъ день, въ который Севастополь долженъ будетъ изнемочь, не столько отъ усилій нашего оружія, сколько отъ возрастающаго уменьшенія съѣстныхъ припасовъ.

Итакъ въ операціяхъ береговой войны, флотъ и армія становятся въ строгомъ смыслѣ солидарными и ихъ дѣйствія на мор-

---

(*) «Naval Gunnery» генерала сэра Говарда Дугласа.

скія границы всегда должны производиться по возможности совокупно. Наконецъ, мы приходимъ къ заключенію, что если, силою жертвъ и упорства, броненосный флотъ овладѣваетъ водами непріятельскаго порта и заставляетъ осажденнаго непріятеля прекратить огонь, то все же послѣдній актъ этой драмы вполнѣ принадлежитъ смѣлому и быстрому нападенію десантнаго отряда, какъ это было при взятіи форта Фишеръ. Итакъ морская осада, какъ и сухопутная, увѣнчивается лишь счастливымъ штурмомъ. Въ принципѣ, слѣдовательно, всякая экспедиція или аттака съ моря, имѣющая цѣлію взятіе какого-нибудь пункта на непріятельскомъ прибрежьи, должна быть обусловлена на досугѣ между морскимъ и военнымъ министерствами и выполнена сообща сухопутными и морскими силами. Дѣло морской пушки заключается въ прикрытіи высадки, бомбардировкѣ укрѣпленій и пробитіи бреши, а обязанность пѣхотинца—обойти позицію непріятеля, стремительно напасть на нее и увѣнчать побѣду, водрузивъ національный флагъ на непріятельскихъ ретраншементахъ.

IV.

Соединенныя экспедиціи.—Перевозка войскъ и высадки на берегъ.

«Знакомство съ тѣмъ что было, развѣ не составляетъ лучшаго средства для узнанія того, что должно случиться?»
(Reflexions sur l'histoire de France).

Съ древности и до нашихъ дней, при всѣхъ соединенныхъ экспедиціяхъ, главныя основанія морскихъ дѣйствій старались сочетать съ дѣйствіями сухопутныхъ войскъ. Во всѣ времена флотъ служилъ не только конвоемъ и средствомъ для перевозки армій, но и ихъ операціоннымъ базисомъ и главнымъ орудіемъ для нападенія на непріятельскіе берега.—Такимъ же образомъ, во

всѣ времена армія, разъ прочно утвердившись на непріятельской почвѣ, преслѣдовала и достигала цѣли предпріятія.

Не обращаясь къ морскимъ экспедиціямъ грековъ, персовъ, римлянъ или кароагенянъ, не останавливаясь даже на крестовыхъ походахъ, мы разсмотримъ времена болѣе близкія и, слѣдовательно, болѣе знакомыя всѣмъ. Если дѣйствительно правда, что для того, чтобъ заставить Ришелье окончательно рѣшиться на учрежденіе во Франціи постояннаго флота, понадобилась осада Ла-Рошелли, то должно показаться менѣе удивительнымъ, что болѣе извѣстныя экспедиціи соединенныхъ морскихъ и сухопутныхъ войскъ начались, по нашему мнѣнію, лишь только въ вѣкъ Лудовика XIV.

Оставимъ, поэтому, въ сторонѣ событія, происходившія на Средиземномъ морѣ во время войнъ съ Испаніею и Голландіею; припомнивъ лишь, что французскій флотъ игралъ въ то время весьма важную роль, особенно при великомъ Дюкенѣ, побѣдителѣ Рюйтера. Въ то время какъ Франція утвердила свое господство на Средиземномъ морѣ, въ Англіи вспухнула революція 1688 г., которая возвела на престолъ заклятаго врага Лудовика XIV и главнаго зачинщика европейской коалиціи, извѣстной подъ названіемъ аугсбургской лиги. Съ тѣхъ поръ, Франція должна была бороться противъ вооруженныхъ морскихъ силъ Голландіи, Англіи и Испаніи. Принцу Оранскому, при помощи англичанъ, недовольныхъ правительствомъ, достаточно было одной экспедиціи, состоявшей изъ 50 кораблей, 20 фрегатовъ и 400 транспортовъ съ 14000 солдатъ, высадившейся 15 ноября 1688 года въ Торбеѣ, чтобъ свергнуть съ англійскаго престола династію Стюартовъ.—Между тѣмъ Лудовикъ не терялъ надеждъ возстановить на престолѣ Іакова II, скрывавшагося тогда во Франціи. При двухъ великихъ министрахъ, Кольберѣ и Сеньелеѣ, съ 1669 по 1690 занимавшимъ портфель морскаго министерства, наши флоты переходили отъ успѣха къ успѣху. Въ мартѣ 1689 года, Габаре, начальникъ эскадры, перевозитъ изгнаннаго короля въ Ирландію, а 6 го мая выходитъ изъ Бреста морская экспедиція изъ 24 кораблей, 2 фрегатовъ и 6 брандеровъ съ 6000 французскихъ солдатъ. Экспедиціею командуетъ

генералъ-лейтенантъ Шаторено. 10-го мая легкія суда высаживаютъ наши войска въ Бантрійскомъ заливѣ, а Шаторено вступаетъ въ бой съ англійскимъ флотомъ. Эта двойная операція увѣнчивается полнымъ успѣхомъ: флотъ адмирала Герберта отраженъ, войска его разбиты и Шаторено входитъ, 17 мая, на Брестскій рейдъ. Годъ спустя, въ мартѣ 1690, эскадра генералъ-лейтенанта д'Амфревилль, состоявшая изъ 36 кораблей, высаживаетъ въ Коркѣ, въ Ирландіи, новый вспомогательный отрядъ изъ 7000 французскихъ солдатъ подъ начальствомъ графа Лозенъ.

Надо впрочемъ сознаться, что всѣ эти отдѣльныя экспедиціи, задуманныя, безъ сомнѣнія, вслѣдствіе обѣщаній и иллюзій эмигрантовъ, грѣшили въ основѣ. Какъ бы превосходны и счастливы не были тогда дѣйствія флота Лудовика XIV, но серьезно завладѣть Ирландіею возможно было разумѣется не съ небольшими отрядами войскъ въ нѣсколько тысячь человѣкъ каждый и притомъ высаживаемыхъ на Ирландскіе берега, черезъ годъ одинъ послѣ другаго. За то французскія войска и потерпѣли пораженіе у Лимерика, а Іаковъ II вынужденъ былъ снова скрыться во Францію. Впрочемъ, флотъ Людовика XIV всѣ еще былъ такъ силенъ на этихъ берегахъ, что остатки нашей экспедиціи могли быть снова взяты на суда, составлявшія часть флота Турвилля и посланныя изъ Бреста въ сентябрѣ 1690.

Замѣтимъ кстати, что въ теченіе того же самаго (1690) года, флотъ Франціи такъ рѣшительно господствовалъ на Ламаншѣ, что еслибъ Лудовикъ XIV, ставшій властителемъ моря, собралъ хорошую армію, отъ 60 до 80,000 человѣкъ, то онъ могъ бы произвесть серьозную высадку въ Англію. Доказательствомъ тому можетъ служить слѣдующая славная кампанія Турвилля.

Выйдя изъ Бреста, 23 іюня, съ 70 кораблями, 5 фрегатами 16 брандерами и 15 галерами на поиски за англійскимъ флотомъ, Турвилль замѣтилъ этотъ флотъ стоявшимъ на якорѣ на рейдѣ св. Елены (островъ Вайтъ). 10 іюля, послѣ семи-дневнаго крейсерства, съ намѣреніемъ выиграть вѣтеръ, началось сраженіе при Бевезье. Оставшись побѣдителемъ, флотъ нашъ, уничтожившій во время боя 3 непріятельскихъ корабля, продолжалъ

преслѣдовать непріятеля и въ слѣдующіе дни, успѣлъ сжечь еще 7 кораблей и принудилъ 4 другихъ броситься на берегъ. Турвилль доказалъ свою побѣду, вставъ, 1-го августа, на якорь въ Торбеѣ.

5-го числа, вице-адмиралъ д'Эстре, во главѣ отряда морскихъ солдатъ, высаживается въ Тейнемутѣ, беретъ батарею и сжигаетъ 12 англійскихъ кораблей. Однимъ словомъ, сраженіе 1690 года въ Ламаншѣ, стоило англо-голландцамъ потери 29 кораблей (*).

По странной ошибкѣ, которую можно объяснить только внезапной смертью искуснаго министра Сеньелея, Лудовикъ XIV упустилъ выгодный случай отправить, тотчасъ послѣ морской побѣды при Бевезье, рѣшительную экспедицію въ Англію. 1691 годъ прошелъ въ преслѣдованіи непріятельскихъ конвоевъ, и когда весною 1692 г., великій король рѣшился собрать армейскій корпусъ въ 12,000 человѣкъ на прибрежье Ламанша—его прекрасный брестскій флотъ, ослабленный раздѣленіемъ на отряды, уже не былъ въ силахъ господствовать на морѣ. Пылкаго и проницательнаго Сеньелея не было, а вліяніе преемника его Понтшартрена уже черезъ чуръ сильно чувствовалось въ королевскихъ совѣтахъ. 13 кораблей посланныхъ изъ Тулона, на соединеніе съ Турвиллемъ, задерживаются вѣтрами и опаздываютъ; такимъ образомъ только съ 45 кораблями (вмѣсто 69 бывшихъ въ прошломъ году) знаменитый Турвилль получаетъ повелѣніе идти и вступить въ бой съ непріятелемъ, все равно будетъ ли тотъ слабѣе или сильнѣе его!

Извѣстенъ исходъ этаго плачевнаго распоряженія, сдѣланнаго подъ внушеніемъ англійскихъ эмигрантовъ. Битва при мысѣ Ла-Гогъ, (**) гдѣ французы безумно сражались одинъ противъ двухъ, положила конецъ всѣмъ надеждамъ на высадку въ Англію

(*) Сокращенный анализъ всѣхъ этихъ дѣйствій составленъ по превосходной исторіи фрегатскаго капитана Трудъ «Batailes navales de la France».

(**) Это нерѣшительное сраженіе открылось у мыса Ла-Гогъ, между тѣмъ какъ истребленіе нашихъ поврежденныхъ судовъ случилось не ранѣе какъ чрезъ два дня на рейдѣ Ла-Гугъ. (La Hougue.)

и дала англо-голландцамъ случай безъ труда отмстить за поражение при Бевезье. Замѣтимъ здѣсь кстати, что это странное легковѣріе и эта непростительная ошибка, по меньшей мѣрѣ непонятныя со стороны столь великаго политика какъ Лудовикъ XIV, тѣмъ болѣе плачевны, что непосредственнымъ слѣдствіемъ ихъ было паденіе превосходства нашего флота.

Этихъ необъяснимыхъ приказаній Турвиллю, какъ мы уже и говорили въ 1-ой главѣ, добился Іаковъ II, увѣривъ Лудовика XIV, что часть англійскихъ капитановъ готова перейти на его сторону—обманчивая надежда, которую Вильгельмъ Оранскій уничтожилъ, приказавъ арестовать предводителей заговора.

Не смотря, однако, на великія ошибки, въ которыхъ Лудовикъ XIV благородно сознался на смертномъ одрѣ, не должно забывать, что изъ всѣхъ государей Франціи, онъ наиболѣе способствовалъ возвеличенію нашего отечества, оставивъ въ наслѣдство Руссильонъ, Эльзасъ, Фландрію и Франшъ—Контѐ. Въ продолженіи 4-хъ лѣтъ, слѣдовавшихъ послѣ нашего знаменитаго несчастія при мысѣ Ла-Гогъ, отъ 1693—1696, Англичане въ свою очередь угрожаютъ берегамъ Франціи, а правительство наше безъ сомнѣнія упавшее духомъ, не рѣшается возобновить ни одного изъ тѣхъ морскихъ усилій, которыя ознаменовали начало и средину вѣка Лудовика XIV.

Однако, война приватирами и отдѣльными высадками превосходно направляемая Жаномъ Бартомъ, Дюгэ-Труэномъ, кавалеромъ Сен-Полемъ и Форбэномъ не переставала производить удачныя диверсіи до самаго конца царствованія. Такъ, въ то самое время, когда одни изъ англійскихъ эскадръ угрожаютъ берегамъ Франціи, Жанъ Бартъ выходитъ изъ Дюнкерхена, въ октябрѣ 1693 г., съ 3 судами, дѣлаетъ высадку въ окрестностяхъ Ньюкэстля, сжигаетъ 500 домовъ и возвращается во Францію съ 11 призами. Отрядный начальникъ, баронъ де-Пуэнти, съ экспедиціею изъ 9 кораблей, фрегатовъ, каперовъ и 2800 человѣкъ дессанта, овладѣваетъ, въ апрѣлѣ 1697 года, въ южной Америкѣ, Кароагеномъ и налагаетъ на него 15 милліоновъ контрибуціи.

Въ 1712 г., капитанъ Дюкассъ, съ 6 кораблями и 2 фрегатами, овладѣваетъ Сантъ-Яго, на островахъ Зеленаго мыса,

Монсерратомъ на Антильскихъ островахъ и облагаетъ колонію Суринамъ контрибуціей.

Славная экспедиція Дюгэ-Труэна на Ріо-Жанейро, состояла не болѣе чѣмъ изъ 6 кораблей, 7 фрегатовъ и 2 бомбардъ съ 2000 десанта, но, не смотря на то, благодаря испытаннымъ офицерамъ, которыхъ Дюгэ-Труэнъ увлекъ за собою, успѣхъ былъ совершенный: Ріо-Жанейро сдался на капитуляцію 23 сентября 1711 года.

Эпоха Людовика XV, представляетъ нѣсколько примѣровъ соединенныхъ экспедицій въ дальнія моря, о которыхъ полезно будетъ сказать здѣсь нѣсколько словъ. 14 сентября 1746 г. Ла-Бурдоннe, побѣдитель коммодора Пэйтона, аттакуетъ Мадрасъ съ 1500 человѣкъ войска и 9 кораблями. Послѣ недѣльной осады, Мадрасъ сдался на капитуляцію и заплатилъ 15 милліоновъ контрибуціи.

За тѣмъ слѣдуетъ назвать экспедицію маршала Ришелье противъ Магона, весьма значительную для того времени, такъ какъ она состояла изъ 15000 солдатъ, 12 кораблей, 6 фрегатовъ и 150 коммерческихъ судовъ. Выйдя изъ Іерскихъ острововъ, 12-го апрѣля 1756 г., флотъ сталъ, 18-го числа, на якорь, по южную сторону острова Минорка, противъ Чіудаделлы. Цѣль экспедиціи заключалась въ овладѣніи портомъ Магонъ и крѣпостью св. Филиппа, ключемъ этой превосходной, военной и морской позиціи, попавшей въ руки Англичанъ по Утрехтскому миру. Послѣ шести дней употребленныхъ на высадку арміи и осадныхъ снарядовъ, эскадра Ла-Галиссоньера начала блокаду порта Магонъ.

Долго не зная настоящей цѣли этой экспедиціи, англійское правительство лишь только въ апрѣлѣ послало на помощь порту Магонъ адмирала Бинга съ эскадрою изъ 13 кораблей, 5 фрегатовъ и 4000 человѣкъ войска. Переходъ отъ Англіи до Гибралтара продолжался 26 дней, а отъ Рока къ Магону 11, такъ что только 19-го мая сигнальщики французскихъ судовъ, замѣтили флотъ приближающійся на помощь непріятелю. Наслѣдующій день, 20-го, обѣ эскадры вступили передъ портомъ Магонъ въ бой. Ла-Галиссоньеръ, оставшійся въ этомъ сраженіи побѣдителемъ, своимъ успѣхомъ, обезпечилъ успѣхъ Ришелье. Этотъ

послѣдній вошелъ въ Магонъ безъ боя и съ 23-го апрѣля осадилъ фортъ св. Филиппа. 30 Іюня фортъ св. Филиппа сдался на капитуляцію, а фортъ св. Карла, расположенный на сѣверномъ берегу входа былъ аттакованъ легкими судами и корабельными шлюпками. Такимъ образомъ адмиралъ Гаукъ (Hawke) преемникъ Бинга, прибылъ какъ будто только за тѣмъ, чтобы посмотрѣть какъ подняли на этомъ островѣ французскій флагъ. Въ этомъ же періодъ времени, и давнишній проэктъ высадки въ Англію, который въ прежнее царствованіе преслѣдовался съ такой настойчивостію, былъ предметомъ двухъ новыхъ попытокъ. Весною 1744 г., флотъ изъ 26 кораблей, подъ командою отряднаго начальника Рокфейля, вышелъ одновременно изъ Бреста и Рошфора, конвоируя транспорты съ посаженнымъ на нихъ войскомъ. Экспедиція эта была назначена для высадки принца Эдуарда въ Ирландію, но достаточно было одной бури, разбросавшей корабли, чтобъ министры Людовика XV оставили, до 1759 года, всякую мысль объ экспедиціи въ Англію. Въ этотъ годъ цѣлію нападенія была избрана Шотландія. Герцогъ Эгильонскій, губернаторъ Бретани и главнокомандующій сухопутными силами, долженъ былъ расположить корпусъ въ 20000 человѣкъ эшелонами, между Брестомъ и Лоарою, такимъ образомъ, чтобы караванъ транспортныхъ судовъ могъ выйти одновременно изъ Нанта, Лоріана и Морбигана, т. е. изъ бухты Киберонъ и чтобы въ тоже время отрядъ изъ 20 кораблей маршала Конфлана, долженствовавшій образовать конвой, вышелъ изъ Бреста. Хотя сперва и рѣшили было отправить капитана Морогъ съ 5 кораблями и нѣсколькими фрегатами конвоиромъ каравана до маленькаго порта «Ирвинъ», въ Клейдскомъ заливѣ на восточномъ берегу Шотландіи, но нерѣшительность маршала Конфлана заставила измѣнить этотъ планъ. Маршалъ получилъ отъ министра Беррье разрѣшеніе, чтобъ Брестскій флотъ самъ конвоировалъ караванъ вышедшій изъ Морбигана. Извѣстны потери этой экспедиціи, по ея выходѣ изъ порта. 20 ноября 1759 г., нашъ флотъ дорого поплатился передъ Киберонскою бухтою, за неопытность своего начальника, неопытность *предвидѣнную*, такъ какъ о ней говорилось еще за нѣсколько дней передъ тѣмъ, въ одномъ письмѣ самаго морскаго министра

къ герцогу Эгильонскому. (*) Эта печальная битва, справедливо прозванная *пораженіемъ* г. Конфлана, въ сущности и не была ни чѣмъ инымъ, какъ преслѣдованіемъ французскаго флота по узкостямъ Киберонской бухты, 30-тью кораблями адмирала Гаука (Hawke).

Здѣсь было бы не кстати распространяться о перекорахъ между Конфланомъ и его капитанами, а еще менѣе объ упрямой отвагѣ англійскаго адмирала, рѣшительно проникающаго въ средину опасностей Морбиганской бухты и рѣшающагося потерять два судна, лишь бы завершить наше пораженіе.

Ограничимся замѣчаніемъ, что, для того чтобъ достичь Шотландіи, надо было къ болѣе значительнымъ силамъ присоединить адмирала достаточно искуснаго чтобы обмануть непріятельскую эскадру. Къ несчастію, слабость правительства слишкомъ вѣрно отражалась въ выборѣ придворныхъ фаворитовъ, поставленныхъ во главѣ арміи и флота. Никто такъ прекрасно не охарактеризовалъ этотъ періодъ какъ Балльи де Сюффренъ, когда онъ, въ порывѣ патріотическаго негодованія, написалъ: Англія никогда ничѣмъ другимъ не была сильна, какъ только слабостію и безпечностію нашихъ правительствъ. Миръ 1763-го года поразилъ его въ сердце. (**) «Позорный миръ! восклицаетъ онъ, миръ, который былъ бы простителенъ лишь при твердой рѣшимости отмстить при первомъ удобномъ случаѣ!»

Для импровизированной эскадры, худшей по качеству судовъ и меньшей по числу ихъ, первое ручательство успѣха всегда будетъ заключаться въ обманѣ бдительности блокады. Напротивъ, встрѣтить вполнѣ опытнаго непріятеля и быть вынужденнымъ вступить съ нимъ въ бой при выходѣ изъ порта и имѣя экипажи изъ рекрутъ, а снаряды въ безпорядкѣ — въ морскомъ дѣлѣ равняется пораженію. Вотъ о чемъ слѣдовало знать на берегахъ Сены!

Между соединенными экспедиціями во всѣхъ отношеніяхъ вы-

(*) Письмо министра Беррье къ герцогу Эгильонскому. «Batailles navales de la France, t. 1-er», p. 381.

(**) Рѣчь при освященіи статуи Балльи де Сюффрена, сказанная вице-адмираломъ Жюрьенъ де ла Гравьеромъ. Сенъ-Тропецъ, 1866.

дается кампанія Балльи де Сюффрена въ Индіи. Въ ней одной мы видимъ и входъ открытою силою, и высадки и морскую осаду и замѣчательную утилизацію то сухопутныхъ солдатъ на корабляхъ, то моряковъ въ сухопутной войнѣ. Сверхъ того, эта кампанія открываетъ въ героѣ американской войны, такую непреклонную волю и такое богатство средствъ, которыя можно сравнить только съ величіемъ его души и его рѣдкимъ патріотизмомъ.

Въ мартѣ 1781 г., 26 кораблей вышло съ Брестскаго рейда. На высотѣ Азорскихъ острововъ, Сюффренъ отдѣляется отъ эскадры г. де Грасса и направляется къ о-вамъ Зеленаго мыса. Порученный ему отрядъ изъ 5 кораблей имѣлъ назначеніе помочь мысу Доброй Надежды и индѣйскимъ голландскимъ колоніямъ противъ англійской экспедиціи. Во время рекогносцировки якорнаго мѣста de la Praye, Сюффренъ замѣтилъ тамъ отрядъ коммандора Джонстона, съ его 26 транспортами. Разсчитывая на преимущества представляемыя неожиданностью нападенія и не заботясь о португальскомъ нейтралитетѣ, онъ врывается на рейдъ силою и устремившись на англійскую эскадру смѣло становится посреди ея на якорь. Не смотря на преднамѣренно-фальшивые маневры нѣкоторыхъ капитановъ, задержавшіе два нашихъ судна вдали отъ огня и спасшіе англійскую эскадру отъ погибели, все же аттаки Сюффрена причинили англичанамъ достаточно поврежденій для того чтобъ замедлить ихъ дальнѣйшій путь. Цѣль Сюффрена была достигнута: онъ опередилъ непріятеля у мыса Доброй Надежды и оказалъ колоніи помощь въ іюнѣ, за пятнадцать дней до прихода англійской экспедиціи, которая увидя это отказалась отъ своего предпріятія. Въ октябрѣ Сюффренъ посѣтилъ Иль де Франсъ. Въ февралѣ 1782 г. онъ достигъ Индіи; въ это время смерть г. д'Орвъ дѣлаетъ его главнымъ начальникомъ 12-ти кораблей, 6 фрегатовъ или корветовъ и каравана судовъ съ 3000 человѣкъ войска. «Настаетъ походъ Аннибала»! удачно выразился одинъ изъ нашихъ адмираловъ.

16 февраля 1782 г. экспедиція появилась передъ Мадрасомъ, гдѣ непріятельская эскадра стояла на якорѣ у форта св. Георгія. Не смотря на силу этой позиціи, Сюффренъ намѣревается аттаковать ее, но положеніе, принятое нѣкоторыми изъ его капитановъ заставляетъ

его отказаться отъ этого плана. На слѣдующій день, 17-го числа, англійскій адмиралъ, надѣясь застать въ расплохъ нашъ конвой, въ первый разъ встрѣчается съ отрядомъ Сюффрена. Но напрасно Сюффренъ пытался завязать рѣшительное сраженіе. «Половина эскадры ограничивается лишь выстрѣлами издали и шумомъ пушечной пальбы» (*). Между тѣмъ, по просьбѣ союзника нашего Гайдеръ-Али, французскія войска дѣлаютъ высадку въ Порто-Ново и овладѣваютъ англійскою конторою въ Гуделурѣ. 12-го апрѣля Сюффренъ, нетерпѣливо желая встрѣтиться съ англичанами ранѣе полученія ними подкрѣпленій, вступилъ съ ними въ бой тотчасъ при первой встрѣчи у острова Цейлонъ. Но тѣже самыя люди и тѣже причины, изъ за которыхъ Мадраское сраженіе было нерѣшительно, привели и теперь къ тому же результату.

Если вѣрить преданію довольно распространенному между старшими чинами нашего флота, то законы повышенія по службѣ, столь различныя въ англійскомъ и французскомъ флотахъ, могли быть вовсе не чужды виновной недѣятельности нѣкоторыхъ капитановъ индѣйскаго отряда. Если въ Англіи, въ низшихъ офицерскихъ чинахъ, въ виду доставленія флоту молодыхъ и предпріимчивыхъ капитановъ, повышеніе производится чаще всего за отличіе, за то, напротивъ, самые отличные корабельные капитаны не могутъ быть произведены въ адмиралы, иначе какъ по старшинству. Самъ Нельсонъ, не смотря на свои великія дѣла, былъ подчиненъ этому правилу. Этотъ великій морякъ придавалъ такую важность тѣсной взаимной связи между капитанами и между ними и ихъ адмираломъ, что онъ часто говорилъ имъ: «Не забывайте, что въ минуту опасности, мы должны держаться какъ семья братьевъ «a band of brothers!»

Напротивъ во Франціи, принципъ повышенія за отличіе и слѣдовательно извѣстное соперничество, всегда господствовало и и при награжденіи высшими чинами. Поэтому не разъ являлся вопросъ, которая изъ этихъ двухъ системъ представляетъ наиболѣе гарантій для служебной пользы. Принимая во вниманіе сла-

(*) Batailles navales de la France, t. II, p. 171. Этотъ анализъ кампаніи Суффрена, равно и анализы экспедицій Анверской и Алжирской составлены на основаніи сочиненія капитана Труда.

бо́сть человѣческой природы и столь различные принсипы повышеній, можно ли серьезно льстить себя тѣмъ, чтобы «великій законъ личнаго самопожертвованія и взаимной помощи во время боя» встрѣтилъ столько же религіозныхъ послѣдователей въ одной странѣ, сколько и въ другой?

Вопросъ важный и деликатный, который мы не беремся рѣшать, а предлагаемъ на обсужденіе читателямъ. Что же касается сраженій въ Индіи, то мы ограничимся замѣчаніемъ, что недостатокъ соревнованія многихъ капитановъ эскадры Сюффрена былъ въ ту эпоху гораздо менѣе приписанъ недостатку доблести, чѣмъ крайней усталости отъ этой тяжелой кампаніи и закоренѣлой зависти къ начальнику. Что таково именно было мнѣніе самаго Сюффрена, въ этомъ нѣтъ никакого сомнѣнія. Призванный въ 1787 г. для командованія эскадрой, снаряженной въ виду новаго разрыва съ Англіей, доблестный адмиралъ настойчиво потребовалъ и дѣйствительно получилъ отъ короля право выбора всѣхъ своихъ капитановъ.

Но возвратимся къ французской эскадрѣ, которая стала на якорь у Бентиколо. Не смотря на значительныя поврежденія своихъ судовъ, не смотря на нежеланіе нѣкоторой части офицеровъ, не смотря наконецъ на приказанія министерства, Сюффренъ настоялъ на томъ чтобъ продолжать свое крейсерство у береговъ Индіи. Оставить Индію, значило оставить нашего союзника, султана Мисора и вспомогательный французскій корпусъ. «Лучше погребсти эскадру подъ стѣнами Мадраса!» восклицаетъ герой войны 1778 года.

Благодаря призамъ взятымъ у англичанъ и помощи голландцевъ изъ Бентиколо, Сюффренъ могъ, въ теченіе 6 мѣсяцевъ, пополнять свои суда провіантомъ, но у него не хватало ни денегъ, ни медикаментовъ, ни людей, ни запасовъ. Въ Гуделурѣ, гдѣ Сюффренъ вошелъ въ непосредственныя сношенія съ Гайдеръ-Али, онъ получилъ отъ него 1500 индѣйскихъ матросъ для пополнѣнія убыли своихъ командъ. 5 іюля наша эскадра была передъ Негапатамомъ, который намѣревалась аттаковать, какъ вдругъ произошла встрѣча съ адмираломъ Гугсъ (Hughes). Въ третій разъ и подъ вліяніемъ того же недостатка соревнованія, безъ всякаго

результата сражались и передъ Негапатамомъ. По приходѣ въ Гуделуръ, французская эскадра должна была перемѣнить девятнадцать стенегъ; пять капитановъ были наконецъ отрѣшены отъ командованія и отосланы во Францію. Между тѣмъ необходимость надежнаго порта, гдѣ бы можно было приняться за большія исправленія, чувствовалась какъ нельзя болѣе. Оставивъ 2000 человѣкъ въ Гуделурскомъ госпиталѣ, но по счастію соединившись въ Бентиколо съ подкрѣпленіемъ изъ 2-хъ кораблей и французскимъ конвоемъ направлявшимся на Pointe de Galles, Сюффренъ въ концѣ августа аттакуетъ Тринкемале. Ставъ на якорь въ глубинѣ залива, внѣ выстрѣловъ городскихъ баттарей, Бальи высаживаетъ 2400 человѣкъ и лично управляетъ осадой. Три дня спустя, въ ту минуту когда губернаторъ сдался на капитуляцію, на морѣ показалась непріятельская эскадра. Не смотря на поврежденія своихъ судовъ, «начальникъ французской эскадры слишкомъ усердно искалъ случая вступить въ сраженіе, чтобы могъ оставаться на якорѣ въ то время, когда непріятель былъ въ виду (*)». На слѣдующій день, 3-го сентября, англичане и французы сразились въ *четвертый* разъ, въ теченіе шести мѣсяцевъ. Борьба была ожесточенная; наша эскадра сосчитала 337 человѣкъ выбывшихъ изъ строя. Къ несчастію, потеря эта была исключительно только на 3 корабляхъ,—другія суда держались болѣе или менѣе вдали отъ выстрѣловъ. Адмиральскій корабль «Герой» былъ буквально раздавленъ, между тѣмъ какъ на 5 нашихъ судахъ не было ни одного раненаго. Сюффренъ, видя какъ упали его гротъ и бизань мачты, восклицаетъ въ отчаяніи: «покройте мой корабль бѣлыми флагами» (**). Надо читать рапорты Сюффрена, чтобъ понять душевное безпокойство и патріотическую скорбь этого великаго человѣка (***).

«Это ужасно, писалъ онъ министру, имѣть возможность четыре раза разбить англійскую эскадру и думать, что эскадра эта все таки существуетъ. Весь Сюффренъ выражается въ этихъ словахъ.

(*) Batailles navales de la France, t. II, p. 192, 200 и 201.

(**) Рѣчь Ж. де-ла-Гравьера при освѣщеніи статуи Сюффрена.

(***) idem, стр 8.

Онъ ни во что не ставитъ свою жизнь и свою славу. Его интересуетъ только слава его короля и величіе отечества» (*).

Вступивъ, 8-го сентября, во второй разъ въ Тринкемале, въ октябрѣ индѣйская эскадра была въ Гуделурѣ. Затѣмъ наступаетъ время зимовки, которая заставляетъ Сюффрена отправиться въ Ашемъ, на островѣ Суматра, гдѣ онъ разсчитываетъ найти мачтовые лѣса. Онъ выходитъ оттуда въ концѣ декабря, для крейсерства у берега Орикса, и захватываетъ тамъ множество призовъ. Въ мартѣ 1783 г., онъ соединяется въ Тринкемале съ судами, на которыхъ были войска генерала де-Бюсси. Войска эти высадились въ Порто-Ново, индѣйская эскадра возвратилась въ Тринкемале килеваться и исправлять свой такелажъ, а дивизія изъ двухъ только кораблей и 2 фрегатовъ, бывшихъ въ хорошемъ состояніи, отправилась въ крейсерство передъ Мадрасомъ.

Въ іюнѣ получается извѣстіе, что вслѣдствіе ошибочныхъ операцій, экспедиціонному французскому корпусу, почти неизбѣжно грозитъ опасность быть запертому въ Гуделурѣ между англійской арміей и эскадрой адмирала Гугсъ (Hughes). Экипажи французскихъ кораблей съ 734 человѣкъ наличнаго состава уменьшились до 500, въ числѣ которыхъ было и немалое число солдатъ, кафровъ, и индійскихъ матросъ. Съ перебитымъ рангоутомъ, съ 15 дрянными кораблями, старыми и поломанными, на которыхъ надо было постоянно выкачивать воду, Сюффренъ является на помощь французскимъ войскамъ. Онъ занимаетъ 1200 человѣкъ и вступаетъ, 20 іюля 1783 года, въ пятое и послѣднее свое сраженіе съ 18 англійскими кораблями, вышедшими изъ Бомбея. По счастію въ этотъ день, на французской эскадрѣ, всѣ исполняли свой долгъ и Сюффренъ остался побѣдителемъ. Освободивъ Гуделуръ со стороны моря, Бальи старается заставить англичанъ къ снятію осады съ береговой стороны. Онъ уже свезъ на берегъ 1200 моряковъ, для участія въ общей вылазкѣ, какъ вдругъ извѣстіе о мирѣ прекращаетъ непріятельскія дѣйствія. Сюффренъ возвращается во Францію.

(*) idem, стр. 7.

«Въ теченіе восемнадцати мѣсяцевъ, онъ крейсировалъ съ эска-
«дрою у такихъ береговъ, гдѣ мы не имѣли ни одного порта на слу-
«чай убѣжища. Своею настойчивостью онъ вновь пріобрѣлъ довѣріе
«индѣйскихъ государей, неизбалованныхъ постоянствомъ предан-
«ности. Онъ имѣлъ пять счастливыхъ сраженій. Франція ему
«удивлялась и апплодировала, а Европа смотрѣла на него глазами
«Франціи. Между тѣмъ тоска, повидимому, овладѣвала имъ. Это
«потому что онъ долженъ былъ вновь завоевать Индію, а Индія
«осталась въ рукахъ англичанъ. *Пожалѣйте меня монсиньоръ*,
«писалъ онъ маршалу де-Кастри, *но еще болѣе пожалѣйте*
«*государство!* (*)».

«*Сюффренъ страстно любилъ Францію, мы же думаемъ*
«только *о томъ, чтобъ хорошо служить ей!*»

Переходимъ къ періоду революціи и имперіи. Первою изъ французскихъ экспедицій въ это время была опять таки новая попытка противъ Ирландіи.

Вандея покорилась; Испанія готова была начать дѣйствовать заодно съ республикою, когда директорія, увлеченная счастливымъ теченіемъ дѣлъ, задумала смѣлый проэктъ перенести театръ войны на почву Британіи.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что при бѣдственномъ состояніи финансовъ и при разстроенномъ революціею флотѣ, было слишкомъ безразсудно надѣяться на успѣхъ тамъ, гдѣ два нашихъ государя, въ лучшія морскія эпохи, должны были отказаться отъ своихъ намѣреній. Но то было время, когда политическій фанатизмъ слишкомъ мало занимался уроками исторіи. И дѣйствительно, чувствуя въ своихъ рукахъ прекрасную армію съ западныхъ береговъ Франціи и Гоша (Hoche), усмирителя Вандеи, почему же директоріи было и не попытаться произвести въ Ирландіи рѣшительную диверсію? Кромѣ того, освобожденіе этой благородной и несчастной страны не представлялось ли тактикамъ необходимою прелюдіею передъ вторженіемъ въ соединенныя королевства? Экспедиціонный ирландскій флотъ, состоявшій изъ 17 кораблей, 13 фрегатовъ, 6 корветовъ, 6 транспор-

(*) Рѣчь при освященіи статуи.

товъ, судна для перевозки лошадей и плавучаго пороховаго магазина, т. е. изъ 44 вымпеловъ, уносилъ съ собою войско въ 18,000 человѣкъ, распредѣленныхъ по 600 солдатъ на каждомъ кораблѣ и по 300 на каждомъ фрегатѣ и транспортѣ. «Всѣ приготовленія, зависѣвшія отъ адмирала Трюгэ, говоритъ англійскій историкъ (*), показывали въ немъ хорошее морское образованіе; такъ напримѣръ выборъ трехъ якорныхъ мѣстъ въ Бантрійскомъ заливѣ, принаровленныхъ къ различнымъ господствующимъ вѣтрамъ, раздача капитанамъ частныхъ картъ этой части Ирландскаго берега, включая и устье Шанона, и наконецъ, въ видѣ послѣдней предосторожности,—назначеніе времени отплытія *никакъ не позже* конца октября (**).

Вопреки мнѣнію морскаго министерства, генералъ Гошъ чувствовалъ живѣйшее желаніе перевести свои войска черезъ каналъ за одинъ разъ и это было причиною потери весьма дорогаго времени. Октябрь, ноябрь и декабрь прошли въ ожиданіи присоединенія контръ-адмирала Ришери (Richery), который, избѣгая встрѣчи съ англійскими крейсерами, вынужденъ былъ войти въ Рошфорскую гавань. Конечно, отправка экспедиціоннаго флота въ такое опасное время года, и вдобавокъ флота, съ одной стороны переполненнаго пассажирами, а съ другой рискующаго встрѣтить непріятеля при самомъ выходѣ изъ порта, слишкомъ хорошо свидѣтельствуетъ о забвеніи или явномъ невѣдѣніи самыхъ главныхъ правилъ морской войны. Ясно, что уже слишкомъ далеко удалились отъ благоразумныхъ условій, предложенныхъ адмираломъ Трюгэ. Но въ ту эпоху иллюзій, опытность нашихъ офицеровъ не имѣла почти никакого значенія. Не большое число способныхъ моряковъ, избѣжавшихъ деспотизма клубовъ и представителей народа, усвоило привычки пассивнаго повиновенія, — привычки, которыя скорѣе ведутъ къ созданію преданныхъ жертвъ, нежели способныхъ капитановъ. 15-го Декабря 1796 г., флотъ и на

(**) «Naval History» Джемса.

(***) Этотъ разсказъ объ ирландской экспедиціи, основанный на англійскихъ документахъ и бумагахъ корабельнаго капитана де-ла-Гроссъ (dé-la-Grosse), командира корабля «Droits de l'Homme», уже былъ напечатанъ въ сокращеніи въ «Revue contemporaine» въ 1863 году.

немъ армія оставили узкій каналъ, соединяющій Брестскій рейдъ съ океаномъ, намѣреваясь направиться въ Ирландію, но по выходѣ изъ канала, адмиралъ, по причинѣ наступившей ночи и изъмѣнчиваго времени года, велѣлъ измѣнить курсъ, и это способствовало раздѣленію эскадры.

Всѣ эти движенія не ускользнули отъ бдительности фрегата «Indefatigable» (*). Капитанъ сэръ Эдвардъ Пелью, командиръ этого фрегата, впослѣдствіи столь извѣстный своимъ счастливымъ крейсерствомъ у нашихъ береговъ, хотя и былъ уже нѣсколько разъ отгоняемъ французскою эскадрой изъ одного корабля и пяти фрегатовъ, стоявшей въ Бертомѣ, но смѣло, почти одинъ, оставался на посту передъ узкимъ входнымъ каналомъ въ Брестъ. Свидѣтель приготовленій этого грознаго флота къ отплытію, онъ, какъ искусный форзейль, поспѣшно послалъ два фрегата съ депешами, одинъ британскому адмиралтейству, другой вице-адмиралу Кольнайсъ, къ мѣсту его стоянки, въ восьми миляхъ къ западу отъ Уэссана (**). Наконецъ, какъ только часовые фрегата «Indefatigable» дали знать, что французскій экспедиціонный флотъ, уже стоявшій на якорѣ между Бертомомъ и Камарэ, снимается, капитанъ Пелью, тотчасъ же послалъ свой послѣдній фрегатъ къ англійскому адмиралу, а самъ занялъ наблюдательную позицію.

Пусть представятъ себѣ неопытные экипажи, деки судовъ переполненные солдатами и снарядами во всемъ безпорядкѣ поспѣшной нагрузки, одновременно и по различнымъ направленіямъ раздававшіеся пушечные и ружейные выстрѣлы съ репетирующихъ адмиральскія сигналы судовъ, несчастный «Seduisant» ставшій на мель у острова Сейнъ (Sein) и требующій помощи, наконецъ

(*) Во время послѣдней войны англійская эскадра, крейсировавшая у Уэссана наиболѣе, часто блокировала Брестскій рейдъ. Въ это утро часовые на французскомъ берегу насчитали до 30 непріятельскихъ судовъ.

(**) Что дѣлала въ это время англійская эскадра? спроситъ читатель. Отнесенная отъ Уэссана въ открытое море тѣмъ-же восточнымъ вѣтромъ, который заставилъ выйти и французовъ, англійская блокадная эскадра соединилась съ судномъ «Phoebé» и была имъ увѣдомлена о выходѣ французской эскадры лишь 19 числа утромъ т. е. три дня спустя послѣ выхода нашего флота и такимъ образомъ потеряла слѣдъ ирландской экспедиція.

англійскій фрегатъ «Indefatigable» старающійся произвести суматоху въ нашихъ сигналахъ и тогда будутъ имѣть лишь весьма слабую картину того безпорядка, который царствовалъ въ окрестностяхъ Ироаза, ночью 17 декабря 1796 года.

Какъ только капитанъ сэръ Эдвардъ Пелью,—ловко помѣстившійся во главѣ французской эскадры, чтобы лучше наблюдать за ея курсомъ,—убѣдился, что суда наши, огибая плотину о-ва Сейнъ, направляются къ западу,— «Indefatigable» тотчасъ же покрылся парусами. Видя, что его сигналы тревоги, повторяемые имъ чрезъ каждые четверть часа въ теченіе всей остальной ночи, не могли привлечь къ нему ни одного англійскаго крейсера, капитанъ Пелью самъ направился къ Фальмуту, чтобы какъ можно скорѣе увѣдомить англійское адмиралтейство о выходѣ французовъ.

Съ разсвѣтомъ, 18 числа, контръ-адмиралъ Бувэ, обойдя плотину о-ва Сейнъ, увидѣлъ вокругъ себя только 9 кораблей, 6 фрегатовъ и 1 транспортъ. Распечатавъ инструкціи на случай раздѣленія судовъ, адмиралъ нашелъ въ нихъ приказаніе направиться къ мысу Мизенъ-Хедъ (Mizen-Head) на ирландскомъ берегу и крейсировать въ теченіе пяти дней, ожидая новыхъ приказаній. 19 числа, фрегатъ бывшій форзейлемъ подалъ сигналъ о томъ, что видитъ 16 судовъ. Суда эти оказались принадлежащими нашему флоту и такимъ образомъ подъ флагомъ адмирала Бувэ соединилась эскадра изъ 15 кораблей, 10 фрегатовъ и 8 корветовъ или транспортовъ, т. е. почти вся экспедиція.

21 декабря производилась рекогносцировка берега Ирландіи вблизи Бантрійскаго залива и захвачено нѣсколько мѣстныхъ лоцманскихъ судовъ; французская эскадра продолжала крейсеровать при восточномъ вѣтрѣ, вынужденная къ тому приказаніемъ ожидать фрегатъ «Fraternité» съ двумя главнокомандующими. 22 декабря, адмиралъ Бувэ поднялъ сигналъ «поступать по усмотрѣнію», и самъ сталъ на якорь у о-ва Грейтъ-Биръ (Great Bear); примѣру его послѣдовала большая часть судовъ, нѣкоторые же остались подъ парусами.

Военный совѣтъ, собранный, 24 декабря, наораблѣ «Immortalité», рѣшилъ произвести немедленную высадку 6000 чело-

вѣкъ войска, имѣвшихся подъ рукою. Контръ-адмиралъ Бувэ, хотя и не имѣлъ на этотъ счетъ особыхъ инструкцій, но слишкомъ хорошо понималъ всю опасность бездѣйствія и потому рѣшился исполнить требованіе дивизіоннаго генерала Груши (Grouchy), помощника главнокомандующаго сухопутною арміею. И такъ одинъ корветъ былъ посланъ на рекогносцировку берега и хотя онъ нашелъ на немъ бухту достаточно обширную для высадки дессанта, но суда снялись съ якоря поздно, вѣтеръ усиливался и волненіе росло; сверхъ того наступала ночь, ирландскіе лоцмана предсказывали бурю и потому пришлось вновь бросить якорь и отложить высадку до другаго дня.

За ночь буря до того усилилась, что по выраженію непріятельскихъ лоцмановъ при каждомъ розмахѣ килевой качки «фрегаты погружались своею носовою частью въ воду». Несчастія экспедиціи увеличивались. 25 числа нѣсколько судовъ было сорвано съ якорей и вынесено въ море; «Indomptable» столкнулся съ «Résolue» и сбилъ у него всѣ три мачты. Самъ адмиральскій фрегатъ вынужденъ былъ къ вечеру обрубить канаты и выйти въ открытое море, избѣгая бури вблизи береговъ. Прошли три дня прежде чѣмъ восточный вѣтеръ стихъ. 29, адмиралъ Бувэ находился въ 20 льё (60 м. м.) къ SW отъ Бантрійскаго залива. Опасаясь уже не найти своей эскадры въ этомъ заливѣ и видя, что съѣстные припасы на его фрегатѣ находятся на исходѣ, адмиралъ Бувэ рѣшился отправиться въ Брестъ, куда и вошелъ 1 января, а за нимъ въ тотъ же день пришли и еще пять кораблей.

Если мы вернемся теперь къ тому не большему отряду судовъ, который, по выходѣ изъ Ироаза, слѣдовалъ за фрегатомъ «Fraternité» съ главнокомандующими Гошемъ и Морарь де Галлемъ (Morard de Galles), то, разсматривая шканечные журналы ихъ, безъ особаго труда можно было-бы открыть тотъ моментъ, когда они находились весьма близко отъ Бувэ и Груши; къ несчастію густой туманъ, вдругъ наступившій вблизи береговъ Ирландіи, не мало помѣшалъ имъ войти въ Бантрійскій заливъ.

Здѣсь разные, совершенно неожиданные препятствія возникли одно за другимъ съ такою роковою послѣдовательностью, примѣ-

ровъ которой морская исторія вовсе не представляетъ: Такъ, одинокій «Fraternité» вдругъ попадаетъ подъ выстрѣлы срѣзаннаго непріятельскаго судна (vaisseau rasé), обращается въ бѣгство и успѣваетъ въ этомъ лишь благодаря темнотѣ ночи; при чемъ отброшенные этимъ преслѣдованіемъ далеко отъ Ирландскихъ береговъ, французскія главнокомандующіе употребляютъ еще восемь дней на борьбу съ сильными восточными вѣтрами, прежде чѣмъ вновь приближаются къ этимъ берегамъ.

Затѣмъ, нѣсколько позже, «Fraternité» встрѣчаетъ, у входа въ Бантрійскій заливъ, 74 пушечный корабль «Revolution» занятый спасеніемъ экипажа «Scévola», погружающагося въ воду отъ сильной течи; Гошъ и Морарь де Галль, узнавъ о разсѣяніи своего флота, тѣмъ не менѣе стремятся достичь назначеннаго ими для всѣхъ судовъ «rendez—vous». Но на другой день, капитанъ Дюмануаръ (Dumanoir) объявляетъ, что ему скоро нечѣмъ будетъ кормить множества людей натисканныхъ на его судно (фактъ невѣроятный послѣ пятнадцати-дневнаго плаванія, но который самъ по себѣ достаточно рисуетъ морскую администрацію временъ директоріи) и тогда главнокомандующіе, вынужденные этою ужасною необходимостью, рѣшаются, хотя съ большимъ сожалѣніемъ, направить свой путь во Францію. Впрочемъ и возвращеніе ихъ совершилось не безъ препятствій: 8 и 9 января за ними гнались англійскіе фрегаты «Unicorn» и «Doris», а утромъ, 10, эскадра лорда Бридпорта (Bridport), (*) посланная на поиски за французскою экспедиціею. Тогда отказавшись пройти чрезъ мѣсто непріятельскаго крейсерства передъ Брестомъ, Гошъ и Морарь де Галль, направились на Рошфоръ, котораго и достигли наконецъ 14 января. Такимъ образомъ оба главнокомандующіе ирландскою экспедиціею, два раза чуть не попали въ руки непріятельскихъ крейсеровъ, что произошло только потому, что они оба сѣли на одинъ фрегатъ.

(*) Отправленный англійскимъ адмиралтействомъ еще 25 декабря, лордъ Бридпортъ, не могъ по разнымъ причинамъ достичь Уэссана ранѣе 5 января. Онъ учредилъ крейсерство между этимъ островомъ и мысомъ Клиръ, доходя и до Бантрійскаго залива, но тѣмъ не менѣе не могъ помѣшать возвращенію большей части французскихъ силъ.

Теперь, если мы попробуемъ извлечь изъ этихъ событій поученіе, то прежде всего читатель, военный или морякъ, спроситъ не было-ли бы лучше высадиться въ *половинѣ октября* съ 8000 человѣкъ войска, за которыми тотчасъ же могли-бы быть посланы подкрѣпленія, нежели произвести неудачную высадку въ декабрѣ и январѣ съ 18,000? Не было-ли лучше составить такія инструкціи, которыя дали бы возможность употребить съ пользою драгоцѣнные пять дней, потерянные передъ Бантрійскимъ заливомъ въ тщетномъ ожиданіи главнокомандующихъ, и при томъ въ такое время года, которое по справедливости окрещено моряками нашихъ береговъ столь заслуженнымъ названіемъ «черныхъ мѣсяцевъ»? Почему Директорія не снабдила дубликатами этихъ пресловутыхъ секретныхъ инструкцій, какъ адмирала Бувэ и генерала Груши, такъ и всѣхъ вообще подчиненныхъ генераловъ и адмираловъ и не предоставила имъ свободу дѣйствовать въ отсутствіе Гоша и Мораръ де Галля? Предположимъ что Бувэ и Груши предприняли бы высадку 22 декабря, послѣ общаго соединенія судовъ, то нѣтъ никакого сомнѣнія, что въ такомъ случаѣ, 24 вечеромъ, когда поднялся сильный вѣтеръ, всѣ войска уже были бы на берегу съ оружіемъ и багажемъ. Одному Богу извѣстно, сколько хлопотъ надѣлали бы британскому правительству эти 15,000 храбрыхъ солдатъ, когда они соединились бы съ ирландцами, и когда бы къ нимъ скоро примкнулъ и Гошъ.

Не могло ли бы освобожденіе Ирландіи въ 1791 году измѣнить не только судьбы войны, но и судьбы міра?

Что же мы видимъ, вмѣсто всего этого? Адмирала Бувэ, генерала Груши и десятокъ адмираловъ и генераловъ оставленныхъ Директоріею безъ приказаній, на случай отсутствія главнокомандующихъ, которые, по видимому, одни были посвящены въ тайны ея мыслей; все это, при томъ вслѣдствіе нерѣшительности, опаздываній и неудачъ, въ такое время года, когда слѣдовало дѣйствовать какъ можно поспѣшнѣе. Провидѣніе, казалось, хотѣло сдѣлать въ то время изъ нашего бѣднаго флота очистительную жертву революціи: каждый ударъ наносимый демагогическимъ

фанатизмомъ нашимъ морскимъ учрежденіямъ (*) стоилъ Франціи, нѣсколькихъ кораблей, а нашему, столь испытанному морскому населенію, огромныхъ жертвъ.

6 судовъ нашего флота и 2000 французовъ попавшихъ въ руки непріятеля, 4 судна погибшихъ и 1,500 человѣкъ утонувшихъ,— таковъ былъ окончательный результатъ этой роковой кампаніи, въ которой ошибки людей могли равняться лишь суровости стихій.

Перейдемъ теперь къ подобнымъ же экспедиціямъ англичанъ. Хотя господство ихъ на морѣ никогда не достигало той высоты, до которой достигли мы въ началѣ царствованія Людовика XIV, но ихъ предпріятія увѣнчивались различнымъ успѣхомъ.

На Тенерифѣ, гдѣ англійскій флотъ дѣйствовалъ только своими средствами, бдительность испанцевъ и присутствіе сотни моряковъ, высадившихся (при прибоѣ и темнотѣ ночи) съ одного французскаго капера, обратили смѣлую высадку Нельсона въ смертельный уронъ.

Во время Имперіи, берега Испаніи и Португаліи нѣсколько разъ были свидѣтелями большихъ высадокъ, послѣ которыхъ англійскій флотъ служилъ своей арміи операціоннымъ базисомъ. Оказавъ сильную помощь герцогу Веллингтону, во время борьбы противъ французскаго владычества, въ сраженіи при Коруньи, тотъ-же самый флотъ вновь является въ портъ Корунья, чтобы вырвать изъ нашихъ рукъ и посадить на свои суда войска сэра Джона Мура, прижатыя, послѣ несчастнаго отступленія, къ морю. Этотъ чрезвычайно рѣдкій примѣръ обратной посадки дессанта на суда, въ виду побѣдоносной арміи, можно и то лишь съ трудомъ объяснить прикрытіемъ Коруньи, испанскаго арсенала укрѣпленнаго столь-же тщательно, какъ и всѣ большія приморскія сооруженія.

Если англійская экспедиція направленная, въ 1809 году, съ значительными средствами противъ Антверпена, было неудачна, то надо сознаться, что вальхернскія лихорадки нашли сильную поддержку въ прекрасномъ сопротивленіи нашихъ генераловъ, а также и въ искусныхъ распоряженіяхъ адмирала Мисьесси, командовавшаго французскимъ флотомъ.

(*) См. 1-ую главу, стр. 25, 26 и 27.

Подъ предлогомъ сдѣлать диверсію въ пользу Австріи, англійская экспедиція на Антверпенъ имѣла дѣйствительною цѣлію взятіе или разрушеніе этого арсенала, который по своему географическому положенію и возраставшему значенію начиналъ безпокоить Англію. Эта экспедиція, одна изъ самыхъ значительныхъ въ наше столѣтіе, состояла изъ 245 военныхъ судовъ, большаго числа транспортовъ и 44,000 сухопутныхъ войскъ; она явилась передъ Шельдою въ концѣ іюля 1809 года. Адмиралъ Strachan намѣревался быстро проникнуть въ восточную Шельду, обойти французскую эскадру и напасть на нее въ расплохъ, прежде чѣмъ она успѣетъ дойти до Антверпена. Однако вице-адмиралъ Мисьесси, узнавъ о высадкѣ 15000 англичанъ на островѣ Вальхеренъ, снялся съ мѣста своей якорной стоянки передъ Флиссингеномъ и, поднявшись съ 10 своими судами до форта Лилло (снимая по дороги баканы обозначавшіе направленіе фарватеровъ), прикрылъ свою эскадру перемычкою, устроивъ ее между фортами Лилло и Ликфкенскöкъ. Этотъ быстрый маневръ спасъ эскадру. Два дня спустя англичане, овладѣвшіе фортомъ Батцъ (Bathz), непремѣнно отрѣзали бы ей отступленіе.

16 августа Флиссингенъ сдался, вытерпѣвъ въ теченіе 24 часовъ огонь 700 орудій; вице-адмиралъ Мисьесси поднялся до самаго Антверпена, оставивъ между фортами «Филиппъ» и la Perle авангардъ изъ 3 судовъ, прикрытый второю перемычкою. Въ то же время флотилія заняла позицію за первою перемычкою.

«Флотъ, говоритъ историкъ «Морскихъ сраженій», выказалъ, при этомъ случаѣ, удивительную дѣятельность. Кромѣ 1000 человѣкъ, составлявшихъ корабельные экипажи, баталіонъ изъ 800 моряковъ, подъ командою корабельнаго капитана Морасъ, былъ высаженъ на берегъ для вооруженія батарей Антверпена. Приведеніе въ надлежащій видъ фортовъ по обоимъ берегамъ Шельды и постройка перемычекъ были почти исключительно дѣломъ флота. Маршалъ Бернадотъ весьма лестно засвидѣтельствовалъ это передъ императоромъ, написавъ ему, что *безъ флота ничего не было бы сдѣлано.*»

Такъ какъ войска и національная гвардія, шедшіе на помощь Антверпену подвигались весьма медленно, то желая остановить

дальнѣйшее движеніе англичанъ вверхъ по рѣкѣ, французскія моряки расположили поперегъ ея десять брандеровъ и десять судовъ нагруженныхъ каменьями. «Въ это время изъ 6,285 чело-«вѣкъ наличнаго состава эскадры, болѣе 3000 находилось въ «арміи, въ крѣпостяхъ и на флотиліи». Тревога была страшная во всей имперіи. Наполеонъ писалъ своимъ министрамъ: «Не «пробуйте вступать съ англичанами въ сраженіе; имъ надо про-«тивопоставить лихорадку, которая живо истребитъ всѣхъ ихъ. «Черезъ какой нибудь мѣсяцъ англичане покроются стыдомъ». Болота Зеландіи и вальхернскія лихорадки, по счастію, послужили къ оправданію предсказанія императора. 2-го сентября началось отступленіе англичанъ. 106 убитыхъ, 4066 умершихъ отъ лихорадки, 11,513 больныхъ увезенныхъ въ Англію и 26 погибшихъ судовъ, въ томъ числѣ одинъ фрегатъ, таковъ былъ печальный конецъ этой великой экспедиціи!

Вотъ нѣсколько положеній, которыхъ никогда не слѣдовало-бы забывать по сю сторону Ламанша, гдѣ многія истины, касающіеся флота, еще не пріобрѣли права гражданства. Прежде всего надлежитъ помнить, что для того чтобы перевозка войскъ была удачна, надо господствовать на морѣ по крайней мѣрѣ въ теченіе нѣсколькихъ дней. Каждая значительная экспедиція нуждается въ содѣйствіи очень многихъ судовъ, часто весьма несхожихъ по конструкціи и скорости хода, и тамъ, гдѣ боевой флотъ, служа конвоемъ каравану транспортовъ, долженъ волей не волей слѣдовать за нимъ, тамъ и плаваніе экспедиціи должно быть весьма осторожно и всегда весьма медленно. Конечно, ирландская экспедиція 1797 года, вышедшая съ 15000 солдатъ и достигшая мѣста назначенія, нигдѣ не встрѣтивъ англичанъ, доказываетъ, что есть возможность скрыть переправу нѣсколькихъ тысячь человѣкъ, даже отъ врага имѣющаго перевѣсъ на морѣ; но за то весьма хорошо извѣстно, что нѣтъ никакой возможности такимъ же образомъ скрыть переправу цѣлой арміи.

Переправа арміи моремъ, во время войны, считается въ числѣ наиболѣе трудныхъ и опасныхъ предпріятій: ее сравниваютъ съ *конвоемъ каравана* въ странѣ покрытой гверильяссами! Этотъ родъ экспедиціи требуетъ совершенно особой тактики. Дѣйстви-

тельно, корабль загроможденный снарядами и дессантомъ, находится, въ случаѣ боя, почти въ тѣхъ-же условіяхъ, въ какихъ бываютъ войска, которыя, будучи осуждены на относительное бездѣйствіе, должны испытывать страшный огонь артиллеріи, образуя сомкнутыя колоны. Самый большой транспортный корабль, хотя-бы на немъ было до 2 и 3000 человѣкъ дессанта, можетъ быть легко побѣжденъ самымъ малымъ фрегатомъ, имѣющимъ въ 6 и 8 разъ меньшій экипажъ, но незаграможденнымъ, если только фрегатъ этотъ не допуститъ корабль до абордажа, а будетъ дѣйствовать по немъ ядрами съ нѣкотораго разстоянія.

Представимъ себѣ, что флотъ адмирала Брюи съ 36,000 отборной египетской арміи, встрѣченъ Нельсономъ во время перехода изъ Тулона въ Александрію! Нѣтъ никакого сомнѣнія, что англичане, далекіе отъ мысли принять абордажъ, которымъ въ то время обольщало себя невѣжественное мужество, при томъ гораздо лучше маневрируя и предпочитая простой артиллерійскій бой на хорошій пушечный выстрѣлъ, могли бы разгромить всю французскую экспедицію съ меньшимъ трудомъ, чѣмъ при Абукирѣ. Вспомнимъ возгласъ побѣдителя Италіи, когда на французскомъ флотѣ вообразили было, что появляется англійская эскадра: «О счастіе, неужели ты покинешь меня!» (O fortune, m'abandonnerais-tu!) Извѣстно, какъ окончилась египетская экспедиція. Не смотря на всю славу, пріобрѣтенную нашими генералами и солдатами, она окончилась (выражаясь политически) капитуляціею отдавшею Мальту въ руки англичанъ и еще разъ доказала всю стратегическую опасность комбинированныхъ экспедицій для тѣхъ, кто не владѣетъ главными морскими путями.

Господствовать на морѣ хоть въ продолженіе нѣсколькихъ дней, даже нѣсколькихъ часовъ, такова была главная цѣль, которую преслѣдовалъ Наполеонъ I, когда обратясь къ планамъ Людовика XIV и Людовика XVI о высадкѣ въ Англію, онъ представлялъ себѣ зарожденіе Булонскаго лагеря. Съ 1804 до 1805 года Франція растянула на этомъ берегу Ламанша самую лучшую армію изъ всѣхъ, которыя когда либо носили ея національные цвѣта. Транспортная флотилія заслуживала не меньшихъ похвалъ. 100,000 человѣкъ и нѣсколько тысячь лошадей садились на суда

въ продолженіе только 2 часовъ. Что же касается до организаціи флота изъ линейныхъ кораблей, который долженъ былъ служить основою этой кампаніи, флота, который могъ-бы отвлекать англійскія эскадры и обгонять ихъ въ Ламаншѣ, то въ этомъ дѣлѣ великій капитанъ, по обыкновенію, положился на морскаго министра. Этотъ въ свою очередь, уже давно не рѣшаясь признаться своему начальнику, что революція на 20 лѣтъ раззорила французскій флотъ и не смѣя настоятельно оспаривать соединеніе нашихъ судовъ съ приходившимъ въ упадокъ флотомъ Испаніи, пріучился слѣпо повиноваться. Увы! если бы къ арміи Булонскаго лагеря возможно было присоединить флотъ Синьелея и Турвилля или даже д'Орвильи, не былъ-ли бы тогда почти несомнѣненъ успѣхъ высадки въ Англію?

Вскорѣ Трафалгаръ доказалъ Франціи и всей Европѣ, до какой степени опасно, даже самымъ великимъ геніямъ, игнорировать условіями морскаго могущества.

Что касается экспедиціи на Санъ-Доминго, гдѣ флотъ перевозилъ отъ 40 до 45 тысячъ человѣкъ, то экспедиція эта во многихъ отношеніяхъ похожа на египетскую кампанію. Не смотря на то, что предпріятіе это было начато во время перемирія и оправдывалось, на этотъ разъ, естественнымъ желаніемъ пріобрѣсть превосходную колонію, оно, лишь только вновь запылала морская война, стало для Франціи источникомъ самыхъ величайшихъ непріятностей. Тѣ изъ нашихъ солдатъ, которымъ удалось пережить болѣзненные припадки желтой горячки, вынуждены были, чтобы спастись отъ жестокостей негровъ, отдаваться во власть англичанамъ. Наши частныя экспедиціи, для снабженія съѣстными припасами о-въ Мартиника и Гваделупа, были иногда болѣе успѣшны. Между тѣмъ тогдашнее морское министерство настаивая, не смотря на протестъ самыхъ опытныхъ офицеровъ, на томъ, чтобы всѣ военные суда шедшие на Антильскіе острова переполнялись безъ различія войсками, пассажирами, припасами и матеріалами, способствовало этимъ только наполненію непріятельскихъ тюрьмъ. Такимъ образомъ ирландская экспедиція, о переполненіи которой снарядами и дессантомъ (600 солдатъ на каждый корабль и 300 на фрегатъ) мы уже замѣтили, и кото-

рая слѣдовательно состояла собственно говоря только изъ транспортовъ безъ конвоя, доставила англійскимъ блокшивамъ болѣе 2000 человѣкъ плѣнныхъ.

Разверните «Naval History» Джемса: этотъ историкъ насчитываетъ до 20 битвъ, гдѣ пагубная привычка обращать наши корабли и фрегаты въ плохо вооруженные транспортные суда, доставляла англичанамъ слишкомъ легкія побѣды и тысячи нашихъ соотечественниковъ попадали въ ихъ руки.

Напротивъ, на Иль-де-Франсѣ въ это же время, нѣсколько крейсерующихъ фрегатовъ, отлично управляемыхъ и не загроможденныхъ дессантомъ и снарядами распространяли славу своихъ подвиговъ на Индѣйскомъ океанѣ и указывали нашему флоту тотъ путь, котораго онъ долженъ держаться въ своихъ будущихъ войнахъ съ британскимъ колосомъ. Эта богатая колонія, несмотря на то, что была предоставлена самой себѣ, со славою боролась до конца 1810 года и если бы Франція сдѣлала въ это время усиліе достойное такой колоніи, пославъ къ ней на помощь нѣсколько тысячъ солдатъ, то нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что и въ 1814 году этотъ ключь индѣйскихъ морей находился бы въ нашихъ рукахъ.

Прежде чѣмъ покончить съ вопросомъ о перевозкѣ войскъ, посмотримъ какъ онъ понимается англичанами. Вѣрное своему правилу, прибѣгать какъ можно чаще къ помощи торговли и промышленности, британское правительство никогда не хотѣло создавать транспортнаго флота въ собственномъ смыслѣ этого слова. Даже въ настоящее время, послѣ китайской и крымской кампаній, послѣ возмущенія Индіи и похода въ Абиссинію, англичане насчитываютъ у себя не болѣе 20 «troops ships» (т. е. судовъ для перевозки войскъ), а прибѣгаютъ, въ случаѣ нужды, къ найму пакетботовъ. Англичане убѣждены, что для перевозки войскъ въ военное время, слѣдуетъ, во первыхъ, составить караванъ изъ паровыхъ пакетботовъ одинаковой скорости хода, и, во вторыхъ, конвоировать его дивизіею или эскадрою составленною изъ военныхъ судовъ весьма быстрыхъ на ходу и подъ командою опытныхъ капитановъ. Если случается, что подобный конвой бываетъ аттакуемъ непріятелемъ въ превосходныхъ силахъ,

то каравану обыкновенно подается сигналъ разсѣяться по различнымъ направленіямъ, а конвой, прикрывъ его отступленіе, самъ ускользаетъ отъ врага при помощи скорости своего хода. Благодаря этой простой тактикѣ, если англичане во время послѣдней войны и потеряли нѣкоторую часть каравана, то они сохранили почти въ неизмѣнномъ видѣ свои конвойные отряды. Но есть и другая, нравственная причина, причина болѣе могущественная чѣмъ опытность, которая заставляетъ англичанъ ограничивать число транспортовъ—это поддержаніе во флотѣ дисциплины, преданій и военнаго духа.

Извѣстны слѣдующіе весьма справедливые слова одного изъ нашихъ старыхъ морскихъ офицеровъ: (*)«если бы половина французской пѣхоты или кавалеріи, въ продолженіе десяти лѣтъ сряду, употреблялась *для корабельной службы*, то къ концу этого времени военный министръ долженъ былъ бы отказаться отъ мысли владѣть боевою пѣхотою или кавалеріею».

Итакъ съумѣемъ-же теперь, послѣ отдаленныхъ экспедицій въ Китай, Кохинхину и Мексику, которыя обратили почти весь нашъ флотъ на транспортную службу, отыскать, во Франціи, высшія причины для развитія тѣхъ еволюціонныхъ эскадръ, которыя вмѣстѣ съ учебными судами, артиллеристами, гардемаринами, рекрутами и юнгами служатъ центрами нашихъ морскихъ традицій. Слѣдуя счастливому выраженію одного адмирала, которымъ флотъ имѣетъ полное право гордиться, «съумѣемъ сберечь военныхъ людей». Если продолжительныя кампаніи и транспорты образуютъ моряковъ, то не забудемъ, что «военное плаваніе» (и можетъ быть болѣе чѣмъ всякое другое) могло-бы, въ случаѣ войны, снабдить нашъ флотъ способными капитанами. Если оставаться послѣдовательнымъ, то открывъ старшимъ унтеръ-офицерамъ флота (premiers-maitres de la flotte) (**), болѣе широкое поприще для повышеній, и образовавъ изъ нихъ такимъ образомъ корпусъ офицеровъ болѣе склонный къ службѣ на транспортныхъ судахъ, не значило ли бы

(*) Г. И. де Кризеной (I. de Crisenoy),

(**) Многіе новѣйшіе декреты, между прочимъ декретъ отъ 27 ноября 1860 года, свидѣтельствуютъ о томъ высокомъ попеченіи, предметомъ котораго сталъ нынѣ этотъ классъ превосходныхъ служакъ.

этимъ удовлетворить одной изъ наиболѣе чувствуемыхъ въ нашемъ флотѣ потребностей? Флотъ, какъ и всѣ армейскіе корпуса, даже еще живѣе (по причинѣ своего уединенія и разсѣянія по всѣмъ морямъ земнаго шара), живетъ по преимуществу примѣрами и преданіями. Не будемъ-же пренебрегать тѣмъ, что намъ оставили предки!

Перевозка арміи моремъ не можетъ быть совершена безопасно, если не прибѣгнуть къ раздѣленію должностей, подобно тому какъ это было сдѣлано французскимъ и англійскимъ адмиралами. Гамелиномъ и Дундасомъ, при перевозкѣ, въ виду черноморскаго русскаго флота, 50,000 человѣкъ изъ Варны въ Крымъ.

Относящіеся къ этой эпохѣ приказы начальника штаба французской эскадры могутъ на долгое время служить образцомъ. Дѣйствительно, какъ исторія такъ и разумъ говорятъ въ пользу этой стратегіи. «Въ каждой морской экспедиціи, боевая эскадра, составляя конвой, должна быть свободна отъ дессанта. Войска и снаряды должны находиться на караванѣ изъ транспортовъ, а боевой флотъ, составляющій конвой, долженъ быть всегда въ готовности встрѣтить непріятеля — вотъ крайне необходимыя мѣры предусмотрительности на случай борьбы». Таковы уроки исторіи, условія sin quâ non успѣха.

Лѣтописи большихъ высадокъ не останавливаются на войнахъ имперіи. Французскій флотъ можетъ съ гордостію указать на алжирскую экспедицію, высадившуюся, въ 1830 году, въ заливѣ Сиди-Ферругъ. 25 мая 1830 года, громадный флотъ, состоявшій не менѣе чѣмъ изъ 102 военныхъ и 572 коммерческихъ судовъ (изъ коихъ 340 отъ 20 до 35 т.) вышелъ съ Тулонскаго рейда, подъ начальствомъ вице-адмирала Дюперрэ (Duperré) (*). Управлять совмѣстнымъ плаваніемъ такого громаднаго количества парусныхъ судовъ всевозможныхъ типовъ и самыхъ разнообразныхъ формъ, начиная съ линейнаго корабля и кончая магонской тартаной, или заставить всѣ эти суда соединиться въ предписанное время, было однимъ изъ самыхъ многосложныхъ мор-

(*) Batailles navales de la France, t. IV.

скихъ предпріятій, не говоря уже о цѣли экспедиціи, долго считавшейся недостижимою.

Встрѣченный у африканскихъ береговъ бурями и густыми туманами, экспедиціонный флотъ зашелъ на Балеарскіе острова и, соединившись, воспользовался благопріятною погодою, чтобы направиться въ Сиди-Феругъ, находящійся только въ нѣсколькихъ миляхъ отъ Алжира; тамъ онъ сталъ на якорь, 13 іюня, послѣ 19 дневнаго труднаго плаванія, со времени выхода изъ Тулона.

Согласно тому плану, который вице-адмиралъ Дюперрэ объявилъ до выхода изъ Тулона, высадка началась до разсвѣта 14 числа. Хотя флотъ и располагалъ только 6 маленькими паровыми судами, но, благодаря хорошимъ распоряженіемъ и шаландамъ (chaland), съ 4 часовъ утра и до полудня, удалось высадить 30,000 человѣкъ войска, 5 батарей для полевыхъ и горныхъ дѣйствій, 200 лошадей, снаряды и съѣстные припасы на десять дней. Но дѣло флота этимъ не ограничилось. Нѣсколько бурь слѣдовавшихъ одна за другою, ставили его въ опасное положеніе. Тѣмъ не менѣе, среди всѣхъ этихъ затрудненій и ежеминутныхъ хлопотъ, въ положеніи, которое напоминало несчастную экспедицію Карла пятаго, слѣдовало стараться о снабженіи арміи съѣстными припасами, о высадкѣ осадной артиллеріи и т. д. Благодаря дальновидности начальника флота, военные суда держались подъ парусами, а транспорты, по мѣрѣ ихъ разгрузки, отправлялись въ обратное плаваніе, для того, чтобы якорное мѣсто не было слишкомъ загромождено судами. Наконецъ, сверхъ всего, флотъ взялъ на себя защиту укрѣпленнаго лагеря, устроеннаго на берегу. Три недѣли спустя послѣ высадки, Алжиръ, аттакованный съ суши и угрожаемый съ моря, сдался на капитуляцію, 5 іюля 1830 года.

Эта по истинѣ національная экспедиція, подарившая Франціи колонію съ блестящею будущностію, болѣе всего дѣлаетъ чести флоту и его славному начальнику вице-адмиралу Дюперрэ. Если, однако, вся заслуга этого предпріятія принадлежитъ реставраціи, то іюльской монархіи принадлежитъ не меньшая честь покоренія Алжиріи. Затѣмъ, переходя ко второй имперіи, спраши-

ваемъ, развѣ не выпало на ея долю не менѣе трудная задача колонизаціи этого края? Не будь въ Алжиріи довольно плотнаго ядра европейскаго населенія, не будь эта колонія способна положиться на собственныя силы, какъ въ военное, такъ и въ мирное время, то нельзя было бы сказать, чтобы Франція выполнила на другомъ берегу Средиземнаго моря свою цивилизующую миссію.

Прибавимъ, что воспоминанія и традиціи Алжирской высадки были большою подмогою во время приготовленій къ крымской экспедиціи. Въ 1854 году была совершена та достопамятная высадка у Стараго форта (Old fort), гдѣ флотъ нашъ, еще лучше снаряженный, свезъ, въ теченіе 10 часовъ, на прибрежье Крыма, три полныхъ пѣхотныхъ дивизіи, 50 пушекъ съ принадлежностями (attelé) и на 4 дня съѣстныхъ припасовъ для 25,000 человѣкъ дессанта. Здѣсь не мѣсто описывать тѣ дальновидныя и смѣлыя распоряженія, которыя сопровождали всѣ движенія арміи, отъ Варны и Балчика, до прибытія ея на Крымскій полуостровъ. Имена вицеадмирала Гамелина и его начальника штаба Буэ-Вильомеца остались навсегда соединенными съ воспоминаніями объ этомъ великомъ предпріятіи. Не пытаясь излагать теорію большихъ высадокъ, мы ограничимся замѣчаніемъ, что эти предпріятія требуютъ самого методическаго снаряженія плашкаутовъ (attrail de chalands) и распредѣленія высадки, такъ чтобы отряды войскъ, по мѣрѣ выхода на берегъ, находили на немъ лошадей, экипажи и артиллерію.

Если непріятель не имѣетъ неоспоримаго превосходства на сушѣ, то подъ прикрытіемъ флотиліи канонерскихъ лодокъ и гребныхъ судовъ снабженныхъ артиллеріею дѣйствующею на дальній выстрѣлъ, въ рѣдкомъ случаѣ не удается найти доступный для высадки пологій берегъ. Въ примѣръ этого можно было бы указать на высадку открытою силою, произведенную въ Египтѣ англійскою арміей, подъ командой генерала Аберкромби,—высадку 12000 человѣкъ, которая совершилась подъ дѣятельнымъ прикрытіемъ англійскихъ канонерскихъ лодокъ. Если генералъ Аберкромби могъ утвердиться, 8-го февраля 1801 года, на Абукирскомъ прибрежьѣ, не смотря на присутствіе бригады гене-

рала Фріана, то онъ въ особенности обязанъ этимъ превосходно направленной стрѣльбѣ съ англійской флотиліи. Эта высадка открытою силою, которая была бы рѣшительно невозможна, если бы число французовъ не уменьшилось до 2,500 человѣкъ, стоила между тѣмъ войскамъ Аберкромби 747 убитыхъ и раненыхъ.

Можно, вообще, утверждать, что если морская экспедиція располагаетъ десантнымъ отрядомъ, готовымъ аттаковать земляныя укрѣпленія съ тыла, какъ это было въ Керчи, Кинбурнѣ, Бомарзундѣ, то она всегда избавляетъ флотъ отъ кровавыхъ и, можетъ быть, безполезныхъ жертвъ. Впрочемъ, и такъ очевидно, что при осадѣ съ моря разрушенныя укрѣпленія и даже бреши, удобныя для штурма, слѣдовало бы занимать только одними войсками, независимо отъ корабельныхъ командъ (*). Изъ опасенія сдѣлать флотъ негоднымъ какъ къ битвѣ, такъ и къ плаванію надо учиться уважать цѣлость его экипажей. Этотъ принципъ допускаетъ исключенія только въ тѣхъ чрезвычайныхъ обстоятельствахъ, когда приходится пользоваться тѣмъ, что есть подъ рукою.

Теперь, не желательно ли узнать тѣ составные элементы, которые войдутъ, въ будущее время, въ соединенныя экспедиціи противъ непріятельскихъ прибрежій и портовъ? Для этого стоило бы только назвать адріатическую экспедицію 1859 года. Вотъ ея составъ (**): боевой, резервный и конвойный флотъ, составленный изъ бортовыхъ броненосцевъ, съ необходимымъ числомъ корветовъ и легкихъ посылочныхъ судовъ; осадная флотилія изъ мониторовъ, броненосныхъ батарей и канонерскихъ лодокъ съ послѣдовательно уменьшающимся углубленіемъ, наконецъ, караванъ транспортовъ съ десантнымъ армейскимъ корпусомъ.

Замѣтимъ, что послѣ электрическихъ телеграфовъ и стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ легкость, съ которою прибрежныя

(*) При этомъ приводили въ примѣръ осаду Чарльстоуна, затянувшуюся вслѣдствіе малочисленности корпуса войскъ генерала Джильмора, — корпуса, который состоялъ лишь изъ 4000 человѣкъ и никакъ не могъ утвердиться на берегу.

(**) Съ тою разницею, что линейныя суда замѣнены бортовыми броненосцами.

войска могутъ быть сосредоточены, представить новыя и серьезныя затрудненія дѣйствіямъ высадки. Такимъ же образомъ и выборъ благопріятнаго берега и такихъ сосѣднихъ укрѣпленій, которыя легко можно было бы занять, станетъ труднѣе прежняго. Безъ укрѣпленнаго лагеря или мостоваго укрѣпленія, овладѣть которымъ было бы нетрудно, и притомъ совершенно обезпеченнаго сообщенія съ флотомъ, большія высадки будутъ становиться все болѣе и болѣе опасными. Кромѣ того, предусмотрительныя правительства станутъ производить, въ особенности въ мирное время, морскую и топографическую рекогносцировку нѣкоторыхъ военныхъ пунктовъ, самою природою призванныхъ быть возможнымъ театромъ этихъ великихъ предпріятій.

V.

Морскія бомбардировки.

На морѣ, какъ и на сушѣ, невозможна ни осада, ни бомбардировка, если осаждающій не защищенъ арміей или флотомъ, преобладающимъ надъ силами осажденнаго и способнымъ не колеблясь отражать его *вылазки*. Въ силу этой военной аксіомы, мы устранимъ гипотезу о морскихъ *вылазкахъ* (sorties navales), которыя войдутъ, впрочемъ, въ обыкновенную область морскихъ сраженій (*). Переходя отъ осады къ бомбардировкѣ, замѣтимъ, что тѣ неблагопріятные шансы, которые представляются флоту при аттакахъ, производимыхъ имъ на береговыя укрѣпленія горизонтальными выстрѣлами, становятся на столько же благопріятными при навѣсныхъ выстрѣлахъ. Положеніе дѣлъ измѣняется, такъ сказать, радикально и обращается къ невыгодѣ земляныхъ укрѣпленій. Чтобы убѣдиться въ этомъ, достаточно замѣтить, что, «при одинаковомъ искусствѣ, опасность подвергнуться выстрѣламъ соразмѣряется, съ той и съ другой стороны, пространствомъ поражаемыхъ поверхностей». Такимъ образомъ, осадная флотилія, расположенная на дальній выстрѣлъ отъ осаж-

(*) Мы возвратимся къ этому столь важному элементу защиты при разсмотрѣніи способовъ и случайностей подвижной защиты рейдовъ.

денныхъ батарей, представляется этимъ послѣднимъ лишь рядомъ самыхъ небольшихъ предметовъ и сухопутные артиллеристы не разъ будутъ имѣть нужду въ зрительной трубѣ, чтобы различить эти плавучіе флагштоки. Напротивъ, осаждающая флотилія, имѣя цѣлью арсеналъ или портъ въ нѣсколько верстъ окружности, будетъ, такъ сказать, стрѣлять наверняка, почти съ увѣренностію попадать своими навѣсными выстрѣлами прямо внутрь непріятельской ограды. Мы охотно признаемъ, что выстрѣлы новой нарѣзной артиллеріи, которою вооружаются порта, безполезно растрачиваемые при 6000 метрахъ разстоянія (3000 саж.), при 3000 метрахъ (1500 саженъ) будутъ на столько вѣрны, что смутятъ въ извѣстной степени прежнюю безнаказанность морскихъ бомбардировокъ. Однако и въ этомъ ничего не слѣдуетъ преувеличивать. Увеличеніе дальности и вѣрности выстрѣловъ, при замѣнѣ гладкоствольной артиллеріи нарѣзною, ничего не измѣняетъ въ отношеніи видомости и малости предметовъ. Очевидная трудность вѣрно цѣлитъ на дальнее разстояніе и притомъ въ цѣль, которую можно сравнить съ орѣховою скорлупою, будетъ вообще способствовать гораздо большей сомнительности береговаго отпора.

И такъ, въ отношеніи настоящаго времени, ничто не даетъ намъ права надѣяться, чтобы приморскіе города, даже защищенные нарѣзными орудіями, были на столько обезпечены, чтобы могли пренебрегать морскою бомбардировкою. Сверхъ того, слѣдуетъ припомнить, что придуманная въ позднѣйшее время подвижная и плавучая аттака всегда можетъ соединить и расположить въ линію средства, далеко превосходящія средства обороны. Такимъ образомъ, осаждающій, безъ сомнѣнія, не удовлетворится старинными мортирами съ поддонами 12,6 дюймоваго (0,32 м.) калибра, какъ бы онѣ ни были сильны. И хотя эти мортиры, если вѣрить новѣйшимъ опытамъ, ничего не утратили изъ своей дѣйствительной силы, однако отнынѣ будутъ находить болѣе удобнымъ употреблять, для стрѣльбы подъ большими углами, нарѣзныя морскія орудія, менѣе тягостныя для палубы и менѣе загромождающія деки судовъ, наконецъ, болѣе удобныя для передвиженія и легче снабжаемыя снарядами.

Мы не отрицаемъ достоинствъ пустотѣлыхъ снарядовъ съ закругленною головною частью, въ 30, 45 и 75 килограммовъ вѣсу, употребляемыхъ при навѣсной стрѣльбѣ, но развѣ у насъ нѣтъ и бомбоваго орудія 22 сент. калибра, нарѣзнаго и скрѣпленнаго кольцами (спеціальный типъ для бомбардировокъ)? Это сильное орудіе, легко устанавливающееся (при помощи подвижныхъ пиллерсовъ, доходящихъ, въ случаѣ нужды, до кильсеновъ), на открытыхъ декахъ судовъ будетъ служить для выбрасыванія огнестрѣльныхъ снарядовъ даже болѣе тяжелыхъ, чѣмъ обыкновенная бомба. Судя по относительной тяжести, достигающей 90 килограммъ, и формѣ, способствующей сохраненію пріобрѣтенной скорости, можно надѣяться, что эти продолговатые 9,4 дюйм. (22 сант.) снаряды могутъ соперничать въ отношеніи разбивающаго дѣйствія (effet d'écrasement) съ бомбою 75 килограммовъ вѣса, которая до сихъ поръ была попреимуществу орудіемъ бомбардировокъ.

Если въ прежнія времена военные историки не придавали большаго значенія морскимъ бомбардировкамъ, которыя чаще всего производились съ слишкомъ далекаго разстоянія (или по причинѣ опасностей, сопряженныхъ съ плаваніемъ подъ парусами, или потому, что на бомбардировку покушались съ недостаточнымъ запасомъ снарядовъ), за то крымская война произвела въ этомъ отношеніи настоящій переворотъ.

Пораженные тѣмъ могуществомъ, которое навѣсные выстрѣлы придали паровому флоту, мы, съ 1855 года, старались охарактеризовать это новое положеніе (*). Послѣ того, какъ въ Лоріанѣ и Тулонѣ такъ хорошо разрѣшили трудности постановки морскихъ мортиръ на бомбарды и въ особенности послѣ обобщенія дальнострѣльной артиллеріи, можно утверждать—«что всѣ нарѣзныя орудія флота могутъ быть употребляемы съ такою же пользою, какъ и мортиры». Отнынѣ всѣ военныя суда, подъ единственнымъ условіемъ переноски нарѣзныхъ орудій въ порта открытой палубы и тщательнаго укрѣпленія ихъ пиллерсами, будутъ имѣть возможность участвовать въ бомбардировкахъ.

(*) См. Revue contemperaine, 31 декабря 1855 г. См. также «Attaques et Bombardements marities». Paris, Dumaine, 1857.

Въ Севастополѣ, Кинбурнѣ, Свеаборгѣ, навѣсный огонь флота началъ уже зарекомендовывать себя; мы не сомнѣваемся, что будущность незамедлитъ блестящимъ образомъ освятить этотъ новый родъ аттаки.

Артиллерійскій генералъ де-Блуа, въ своемъ интересномъ «Трактатѣ о бомбардировкахъ», утверждаетъ, что съ 1792—1815 годъ, изъ 64 сухопутныхъ бомбардировокъ, предпринятыхъ европейскими арміями, только пятнадцать не повели къ сдачѣ бомбардированныхъ мѣстъ. Авторъ указываетъ, кромѣ того, что неуспѣхъ этихъ послѣднихъ пятнадцати аттакъ можно приписать бомбардировкамъ слабымъ, дурно направленнымъ или почему либо прерваннымъ или наконецъ произведеннымъ съ слишкомъ большаго разстоянія.

Аттака Копенгагена англійскимъ флотомъ въ 1801 году, тѣсно связанная съ вопросомъ о бомбардировкахъ, внушила ученому генералу Дугласу критическія замѣчанія, исполненныя поученій. Авторъ «Морской артиллеріи», со свойственною ему вѣрностію сужденія, замѣчаетъ, что земляныя батареи de la Couronne постоянно представляли большія затрудненія аттакѣ. Сначала онѣ мѣшали Нельсону аттаковывать Копенгагенъ съ юга; потомъ, когда храбрый капитанъ Ріу (Riou), желая поддержать британскій авангардъ, ослабленный потерею трехъ кораблей, ставшихъ на мель, осмѣлился напасть на эти батареи съ 3 фрегатами и 2 корветами, то онъ скоро такъ пострадалъ отъ ихъ убійственнаго огня, что безъ быстраго отступленія, вѣроятно былъ бы уничтоженъ со всѣми своими судами.

Пока датскій король отказывался подписывать перемиріе, эти самыя батареи мѣшали Нельсону спасти свои суда со сбитыми мачтами и совершить отступленіе: будучи подкрѣплены людьми и не имѣя, послѣ пораженія капитана Ріу, съ кѣмъ сражаться, онѣ командовали тѣмъ проходомъ, чрезъ который должны были отступать англичане. «По счастію, прибавляетъ ученый генералъ, Нельсонъ былъ выведенъ изъ этого весьма труднаго и можетъ быть, даже опаснаго положенія (very painful and perhaps perilous predicament) тѣмъ, что предложенія его были приняты; въ противномъ случаѣ результаты этой битвы были бы нѣсколько иные.

Теперь спросятъ, что принудило датчанъ рѣшиться на перемиріе? Можетъ быть не одно хладнокровіе и твердость англійскаго адмирала, какъ говорятъ нѣкоторые историки. «Англійскій флотъ, замѣчаетъ сэръ Говардъ Дугласъ, по счастію былъ снабженъ на этотъ разъ, сильными бомбардами, которыя заняли позицію сзади линіи кораблей Нельсона, и, въ продолженіе дѣла, пускали черезъ ихъ рангоутъ, въ Копенгагенъ свои бомбы. Еслибы непріятельскія дѣйствія продолжались и на другой день, эти бомбарды легко разрушили бы городъ. Король зналъ это очень хорошо и желаніе спасти Копенгагенъ въ особенности отъ ужасовъ бомбардировки заставило его подать сигналъ къ перемирію».

Не трудно, слѣдовательно, сдѣлать выводъ изъ этой атаки, съ интересующей насъ точки зрѣнія. Англійскій флотъ, подвергнутый въ отчаянной битвѣ, героическимъ темпераментомъ своего адмирала, опасности и стыду, былъ *спасенъ* дѣйствительно только навѣснымъ огнемъ своихъ бомбардъ.

«Напротивъ, когда Копенгагенъ былъ аттакованъ во второй разъ, въ 1807 году, арміею опиравшеюся на сильный флотъ, то какъ городъ, такъ и всѣ его *береговыя* и *морскія* укрѣпленія были обложены съ разу. Этимъ способомъ городъ былъ осажденъ, бомбардированъ и взятъ и морская цѣль экспедиціи достигнута безъ большихъ трудностей, ибо вся потеря британской арміи и флота ограничилась 235 выбывшими изъ строя. Прибавимъ къ этому транспортъ съ мортирами взлетѣвшій на воздухъ, вмѣстѣ съ экипажемъ, отъ бомбы пущенной съ баттареи de la Couronne.»

Новѣйшая морская исторія говоритъ намъ, что лордъ Ексмутъ одержалъ побѣду надъ Алжиромъ, въ 1816 г., не столько вслѣдствіе ужасной канонады, сколько вслѣдствіе навѣснаго огня бомбардъ. Въ рапортѣ адмирала Боденъ (Baudin) взятіе Сенъ-Жанъ д'Уллоа, въ 1838, приписывается четыремъ *взрывамъ*, которые разрушили мексиканскія батареи и разстроили защиту, въ особенности же взрыву кавальера бастіона Сенъ-Криспинъ. Но, отъ какой другой, болѣе вѣроятной причины, могли произойти эти взрывы, если не отъ *тридцати* бомбъ (12 дюймовыхъ

или 0,32 м.) паденіе которыхъ внутрь мексиканскихъ укрѣпленій было доказано. Въ 1854 г., въ Черномъ морѣ, союзный флотъ могъ обратить Одессу въ прахъ, но, руководимый гуманными причинами, ограничился бомбардировкою императорскаго порта и сожженіемъ находившихся въ немъ судовъ.

Во время кампаніи въ Балтійскомъ морѣ, въ 1855 г., англо-французскій осадный флотъ, подъ начальствомъ адмираловъ Пено (Pénaud) и Дундасъ (Dundas), бомбардировалъ Свеаборгъ. Въ теченіе сорока пяти часовъ, въ этотъ русскій арсеналъ, было выпущено отвѣсною стрѣльбою пять тысячъ девятьсотъ двадцать семь бомбъ и двѣнадцать тысячъ пятьсотъ двадцать два ядра или гранаты. Хотя осаждающіе стояли почти въ 3,400 метрахъ (1,700 саж.) отъ центра русскаго арсенала, но безпристрастныя лица опредѣлили потерю русскихъ приблизительно въ 2000 человѣкъ убитыми или ранеными, не считая матеріальнаго вреда, который достигъ значительныхъ размѣровъ. Изъ рапортовъ маршала Пелиссье, передъ Севастополемъ, въ томъ же 1855 г., видно что тринадцать англо-французскихъ бомбардъ, поставленныхъ адмиралами Брюа и Ляйонсомъ на якорь въ Стрѣлецкой бухтѣ, произвели полезную диверсію въ тотъ замѣчательный день, когда палъ Малаховъ курганъ. Между тѣмъ, эти мортиры дѣйствовали съ разстоянія отъ 2,500 до 3,000 метровъ (1,250 до 1,500 саж.) отъ фортовъ Александровскаго и Карантиннаго. Въ теченіе трехъ дней бомбардировки, съ 5 по 8 сентября 1855 г., предшествовавшей послѣднему штурму, ужасное дѣйствіе трехсотъ мортиръ, разрушившихъ Севастополь, подтвердило теорію генерала Дугласа самымъ блестящимъ образомъ. Если вѣрить рапортамъ самого князя Горчакова, «этотъ адскій огонь», какъ онъ называлъ его, стоилъ осажденнымъ ежедневно до 2,500 человѣкъ и сверхъ того *постепенно* уничтожалъ и сжигалъ арсеналъ и флотъ, не смотря на казематы, самыя остроумныя средства придуманныя для прикрытія людей и рѣдкую преданность русской арміи.

Послѣ подобныхъ примѣровъ, возможность разрушать приморскіе укрѣпленные города навѣснымъ огнемъ, уже не подлежитъ сомнѣнію. Отложимъ до времени вопросъ о вылазкахъ осажденнаго и посмотримъ нельзя ли успѣхъ бомбардировки резюмиро-

вать условіями: «соединить значительную флотилію, предназначенную для бомбардировки, подъ конвоемъ броненосной эскадры; и въ теченіе нѣсколькихъ дней господствовать на морѣ». Дѣйствительно здѣсь нѣтъ нужды, какъ на сушѣ, собирать нѣсколько тысячь повозокъ и фургоновъ и идти съ ними нѣсколько сотъ льё по дурнымъ дорогамъ, чтобы достичь, наконецъ, съ осаднымъ паркомъ до осажденнаго города. На морѣ, въ хорошее время года, достаточно нѣсколькихъ дней, а часто нѣсколькихъ часовъ, чтобы подъ парами привести хорошо снаряженную экспедицію и самый сильный осадный флотъ въ воды непріятельскаго арсенала. Однако, надо предвидѣть, что количество навѣсныхъ выстрѣловъ, которое придется сдѣлать по какому нибудь приморскому порту будетъ зависѣть отъ его поверхности.

При упорной бомбардировкѣ, замѣчаетъ генералъ де Блоа, единственный, естественный способъ привести къ быстрымъ результатамъ, это стараться, чтобы сила отвѣснаго огня достигала ста бомбъ на гектаръ (2196 квадратныхъ сажень). Такимъ образомъ морской арсеналъ, занимающій площадь въ 200 гектаровъ (439,200 квадратныхъ саженъ) потребовалъ бы около двадцати тысячъ пустотѣлыхъ снарядовъ. Осадная флотилія, имѣющая сто мортиръ или нарѣзныхъ орудій, будучи въ дѣйствіи въ теченіе семидесяти двухъ часовъ и производя изъ каждаго орудія по три выстрѣла въ часъ выбросила бы, не утомляя орудійной прислуги, двадцать одну тысячу шесть сотъ бомбъ или пустотѣлыхъ ядеръ, которыхъ, вѣроятно, было бы достаточно для разрушенія большаго морскаго арсенала. Мы сказали по три выстрѣла въ часъ изъ каждаго орудія, имѣя въ виду сбереженіе мортиръ, а также пушекъ и орудійной прислуги. Стрѣльба подъ большими углами требуетъ значительнаго хладнокровія и методы. Кромѣ того, не слѣдуетъ пренебрегать повѣркою выстрѣловъ; удостовѣряться же въ вѣрности ихъ можно при помощи переговоровъ условными сигналами съ авизо поставленными въ сторонѣ отъ стрѣльбы и впереди того мѣста, на которомъ бомбардирующіе суда стоятъ на шпрингѣ. Если время года или дурное состояніе погоды или какая бы то ни была другая причина потребуетъ большей быстроты дѣйствія, то не трудно производить и по шести выстрѣловъ въ часъ изъ

одного орудія, а это могло бы сократить на тридцать шесть часовъ наименьшую продолжительность бомбардировки. Военная исторія говоритъ, что такого рода дѣйствія всегда требовали со стороны осаждающаго постоянства въ высокой степени.

Медленная и методическая стрѣльба, старательно провѣренная, сберегаетъ прислугу и снаряды. Своею продолжительностію и правильностію эта метода стрѣльбы будетъ способствовать лучше чѣмъ стрѣльба учащенная скорѣйшему разстройству непріятеля. Навѣсные выстрѣлы должны сыпать снарядами какъ градомъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ выстрѣлы эти должны быть также правильно направляемы, какъ и при прицѣльной стрѣльбѣ, такъ чтобы гарнизонъ не имѣлъ другаго убѣжища кромѣ своихъ казематовъ, и чтобъ всякое внутреннее движеніе, на улицахъ и площадяхъ, производилось не иначе какъ подъ безпрерывнымъ страхомъ. Къ собственно бомбардамъ, если онѣ есть, слѣдуетъ присоединить всѣ броненосныя суда, блиндированныя батареи, корветы и авизо, на которыхъ поставлена артиллерія стрѣляющая на дальнее разстояніе. Пустотѣлыя ядра всѣхъ системъ должны помогать бомбамъ. Если на какомъ нибудь мѣстѣ осажденнаго порта покажется пожаръ, то осаждающій долженъ тотчасъ же сосредоточить въ этомъ направленіи всю свою стрѣльбу, чтобы такимъ образомъ увеличить вредъ и лишить гарнизонъ возможности оказать помощь пострадавшему мѣсту. Нѣтъ сомнѣнія, что такимъ образомъ постепенно удалось-бы зажечь все что состоитъ изъ дерева или вообще горючихъ веществъ, а также разрушить всѣ каменныя и земленыя сооруженія.

Въ 1683 году великій Дюкэнъ употребилъ пятнадцать дней на разореніе Алжира, принужденнаго сдаться на капитуляцію передъ бомбардами знаменитаго Пти-Рено (Petit Renau), а въ 1869 году, для достиженія тѣхъ же результатовъ, вѣроятно было-бы достаточно въ три-четыре раза меньшаго времени. Вооружиться настойчивостью, расположить въ линію осадный паркъ изобильно снабженный припасами, дѣйствовать дивизіями къ аттакѣ (при учащенной стрѣльбѣ), чтобы смѣнять въ предписанное время орудія и людей, занятыхъ этимъ сильно утомляющимъ дѣломъ, вотъ, повидимому, въ чемъ заключается вся тайна этого способа

нападенія, отразить который гораздо труднѣе нежели аттаку открытою силою, морскую осаду и высадку, и который, слѣдовательно, гораздо опаснѣе всѣхъ ихъ. До тѣхъ поръ пока военная наука не изобрѣтетъ для плавучихъ сооруженій (materiel flottant), а также для верфей, магазиновъ и другихъ береговыхъ сооруженій, экономической и легко исполнимой системы блиндажа, нѣтъ ни однаго приморскаго укрѣпленія, которое могло бы сказать про себя, что оно безопасно. Каждый торговый городъ или военный арсеналъ, всякое поселеніе, расположенное на берегу моря, къ которому непріятельская флотилія можетъ приблизиться на 4 километра (3³/₄ версты), должны въ особенности страшиться слѣдствій новой прибрежной войны.

При окончаніи этого бѣглаго обзора бѣдствій морской войны, намъ позволятъ пожелать, совершенно искренно, чтобы всѣ эти случайности оставались какъ можно долѣе въ области теоріи. Безъ сомнѣнія есть весьма много доводовъ, внушаемыхъ гуманностью, которые заставляютъ желать, чтобы будущій конгрессъ нейтрализировалъ прибрежье и торговые города. Если бы государственная польза ограничилась угрозою морскимъ арсеналамъ, то уже и это было бы большимъ шагомъ, такъ какъ расчитывать на отсрочки, которыя позволятъ гражданскому населенію привести себя въ безопасность въ ожиданіи бомбардировки, значило бы уже слишкомъ многаго ожидать отъ нетерпѣнія непріятеля.

Въ настоящее время друзья мира вынуждены ограничиться запрещеніемъ, которое наложено международною конференціею, собиравшеюся въ С. Петербургѣ, на употребленіе разрывныхъ пуль и другихъ пустотѣлыхъ снарядовъ, вѣсящихъ менѣе 400 граммъ. Пусть бы чтеніе этихъ изслѣдованій внушило новыя силы тѣмъ просвѣщеннымъ умамъ, число которыхъ день ото дня увеличивается, и которые видятъ возможность разумнаго прогресса для человѣчества только въ уничтоженіи войнъ, вызываемыхъ честолюбіемъ и завоевательными цѣлями. Пусть бы Провидѣніе, въ интересахъ цивилизаціи и гуманности, навсегда избавило насъ отъ ужаснаго бича войны, избѣжанія опасностей которой, мы станемъ искать теперь въ средствахъ обороны.

VI.

ОБОРОНА.

Береговая стража.—Постоянная оборона морскихъ границъ.—Портовыя укрѣпленія и оборона острововъ въ прежнее время и теперь.

«Римлянамъ болѣе всего способствовало стать властителями міра то обстоятельство, что они, сражаясь послѣдовательно со всѣми народами, всегда отказывались отъ своихъ способовъ веденія войны, какъ скоро находили у этихъ народовъ лучшіе способы».

Монтескье.

Съ Генриха III до Наполеона I не было ни одного государя во Франціи, который не считалъ бы долгомъ издавать постановленія о древней *морской стражѣ* (guet de la mer) или о болѣе современномъ учрежденіи *береговой стражи* (gardes-côtes). Четырнадцать эдиктовъ, указовъ или декретовъ, изданныхъ съ 1584 по 1815 г. свидѣтельствуютъ о томъ, что при каждомъ столкновеніи нашего государства съ Англіей чувствовалась крайняя необходимость въ прибрежной защитѣ (*). Не восходя до вторженія Нормановъ въ Сену, а ограничивъ наши изслѣдованія XVI вѣкомъ, мы прежде всего встрѣчаемъ эдиктъ Генриха III, подтверждающаго указы его предшественниковъ. Береговая защита находилась тогда въ рукахъ офицеровъ французскаго адмиралтейства, обязанныхъ во время войны, два раза въ годъ, а во время мира въ два года разъ «дѣлать смотръ людямъ тѣхъ приходовъ, которые принадлежали къ морской стражѣ». Всѣ жители прибрежья, на пол... льє разстоянія отъ берега, принадлежали къ этому учреж-

(*) Мы обязаны консерватору морской библіотеки въ Брестѣ, г. Лево, свѣдѣніями о морской стражѣ (guet de la mer) и тѣхъ различныхъ организаціяхъ береговой стражи, которыя слѣдовали одна за другою въ теченіи трехъ вѣковъ, на нашей морской границѣ.

денію, которое въ январѣ 1629 г., въ царствованіе Лудовика XIII, подверглось ревизіи, по приказанію кардинала Ришелье.

Здѣсь будетъ кстати упомянуть въ хронологическомъ порядкѣ тѣ главнѣйшія нападенія, театромъ которыхъ были берега Франціи, нападенія совершенно оправдывающія всѣ эти предосторожности. Въ концѣ главы будетъ видно съ какою удивительною правильностію чередовались непріятельскія предпріятія съ указами объ оборонѣ. Въ іюлѣ 1627 г. англійская экспедиція, состоявшая изъ 90 судовъ и 10,000 человѣкъ подъ начальствомъ герцога Букингама пришла на помощь протестантамъ Ла-Рошели и тщетно осаждала цитадель св. Мартына на островѣ Ре.

Въ маѣ и сентябрѣ 1628 г. послѣдовали новыя попытки англичанъ снабдить припасами и подать помощь Ла-Рошели, попытки, которыя, не смотря на брандеры, петарды и разрывныя машины, окончательно не удались, благодаря знаменитой плотинѣ въ 1,400 метровъ (700 саж.) длиною, которою Ришелье преградилъ осажденнымъ доступъ къ морю.

Въ 1637 г. французскій флотъ, подъ командою знаменитаго Сурди, архіепископа Бордосскаго, вновь овладѣваетъ островами Лерэнъ (Lérins) на берегу Прованса, которыми испанцы владѣли съ 1635 года и откуда они тревожили наше прибрежье.

Въ 1674 г., адмиралъ Тромпъ обходитъ съ голландскою эскадрою берега Франціи и разоряетъ Беллиль, Кроа и les Glénans. Въ 1692 г., Шербургъ и Ла-Гугъ, гдѣ знаменитый Турвиль выбросилъ, послѣ сраженія, на мель свои обезмачтенные суда, не могутъ, по причинѣ дурныхъ укрѣпленій, защитить эти суда отъ покушенія англичанъ сжечь ихъ.

Въ свою очередь, великій Кольберъ пользуется своимъ прекраснымъ указомъ, изданнымъ въ августѣ 1681 г. и послужившимъ основаніемъ нашихъ морскихъ постановленій, чтобъ учредить «капитановъ береговой стражи», обязанныхъ производить смотръ своимъ людямъ ежегодно 1 мая. Люди, состоявшіе въ береговой стражѣ, должны были имѣть въ своихъ домахъ, во всякое время, мушкетъ, шпагу, полфунта пороху и два фунта пуль, «подъ страхомъ пени во сто су». Прибавимъ, что эти штрафы были

весьма благоразумно назначены въ пользу береговой стражи. Такіе благоразумныя мѣры предосторожности не могли долгое время оставаться безъ пользы.

27 октября 1693 г., коммодоръ Бембо осаждаетъ Сен-Мало съ 12-ю судами и бомбардами. Англичане занимаютъ островокъ Cézambre и 28 и 29 чиселъ пускаютъ съ него бомбы. 3 ноября они направляютъ противъ крѣпостныхъ стѣнъ адскую машину, состоявшую изъ судна въ 350 тоннъ, выложеннаго внутри камнемъ и наполненнаго порохомъ и зажигательными составами. Рапортъ герцога de Chaulnes, губернатора Бретани, удостовѣряетъ, что Сен-Мало былъ покинутъ по причинѣ сильнаго сотрясенія и настоящаго дождя изъ черепицъ и каменьевъ. Въ іюнѣ 1694 г. лондонское правительство, пользуясь отплытіемъ флота адмирала Турвиля въ Средиземное море,—отплытіемъ оставившимъ Брестъ безъ солдатъ и судовъ,—послало туда 11,000 человѣкъ дессанта, подъ начальствомъ адмирала Берклея, чтобы внезапно овладѣть полуостровомъ Келéрнъ, ключемъ узкаго канала ведущаго въ этотъ портъ. Нападеніе это было до такой степени неожиданно для Бреста, что оборону города пришлось поручить городской милиціи, и морской совѣтъ, опережая на цѣлые полтора вѣка прекрасную мѣру русскихъ въ Севастополѣ, поднялъ вопросъ о затопленіи судовъ въ Penfeld'ѣ, въ случаѣ успѣха непріятеля. Къ величайшему счастію, Версальскій дворъ, имѣя въ Лондонѣ хорошихъ агентовъ, былъ во время предупрежденъ. Вобанъ, избранный Лудовикомъ XIV, быстро является въ Брестъ, набираетъ тамъ нѣсколько отдѣльныхъ морскихъ ротъ, подкрѣпленныхъ людьми береговой стражи, и направляется съ ними къ угрожаемому пункту. При высадкѣ англичанъ въ заливъ Камаре, они были встрѣчены огнемъ изъ скрытыхъ батарей и отброшены въ море нашею храброю бретонскою милиціей. Адмиралъ Берклей потерявъ 1500 человѣкъ и 2 корабля, ушелъ обратно въ море.

Въ іюлѣ 1694 г. англичане бомбардируютъ и сжигаютъ Діэппъ, тогда простой деревянный городъ, но за то они менѣе счастливы передъ Гавромъ. Въ сентябрѣ очередь выдержать бомбардировку или нападеніе зажигательными машинами дошла до Кале и Дюнкирхена.

Годъ спустя, въ 1695 году, продолжаются тѣже попытки разрушенія, производимые адмираломъ Берклеемъ, который бомбардируетъ Сенъ-Мало, Гранвиль, Дюнкирхенъ и Кале, впрочемъ съ небольшимъ успѣхомъ. Весною 1696 г. тотъ же самый флотъ, пристрастившійся къ разрушенію нашихъ портовъ, пытается въ *третій* разъ сжечь Кале. Адмиралъ Берклей въ короткое время овладѣваетъ островами Круа, Houat и Hoedic, бомбардируетъ цитадель св. Мартына на о-вѣ Ре и такъ называемые Sables d'Olonne, наводя ужасъ на все западное прибрежье Франціи.

Въ ноябрѣ 1701 и сентябрѣ 1709 г. Людовикъ XIV издаетъ новыя постановленія относительно обязанностей береговой стражи.

Даже безпечныя правительства временъ регенства и Людовика XV, побуждаемыя нѣсколькими попытками англичанъ напасть на наши берега, должны были принять прежнія предосторожности. Такимъ образомъ былъ изданъ эдиктъ въ январѣ 1716 г. и указы въ іюнѣ 1745 г. и апрѣлѣ 1758 г.. Каждый разъ, когда во главѣ морскаго управленія становились лица не компетентныя и не патріоты, или когда положеніе нашего флота было печально, смѣлость и нападенія непріятеля возрастали пропорціонально нашей слабости.

Къ концу 1746 г. англійское министерство возымѣло намѣреніе аттаковать Лоріанъ, который былъ въ то время мѣстомъ склада богатствъ Индіи. 28 октября, экспедиція подъ начальствомъ вице-адмирала Лестокъ, состоящая изъ 16 кораблей, 10 легкихъ судовъ и изъ транспортовъ съ 7,000 человѣкъ войска, стала на якорь передъ рѣкой Quimperlé. 30-го была высадка. Лоріанъ бомбардируютъ и стрѣляютъ въ него калеными ядрами. 7-го ноября жители доведенные до крайности уже готовы сдаться. какъ вдругъ, вслѣдствіе неожиданной паники англичанъ, «причиненной барабанами гарнизона», осада снимается. Будучи въ изобиліи снабжены припасами и снарядами, англичане становятся на якорь въ Киберонской бухтѣ, овладѣваютъ фортомъ и сжигаютъ одинъ французскій корабль. Острова Houat и Hoedic не были укрѣплены и потому вновь попадаютъ въ ихъ руки.

Въ сентябрѣ 1757 г. очередь дошла до Рошфора, который, не смотря на свое географическое положеніе, насколько невыгодное для нападенія, настолько-же мало владѣющее естественными преимуществами для обороны, вдругъ подвергся угрозѣ нападенія со стороны экспедиціи изъ 17 кораблей, 9 легкихъ судовъ и 55 транспортовъ съ 12 линейными полками и нѣкоторымъ числомъ кавалеріи и артиллеріи.

Легко замѣтить, что при этихъ нападеніяхъ на берега Франціи, Англія приняла за правило:

«Пользоваться временемъ, когда дурное стратегическое управле-«ніе нашими морскими силами и наше численное меньшинство на «морѣ дѣлали ее владычицей Ламанша и Гасконскаго залива, «чтобы переносить войну на наше прибрежье». За то намъ приходится видѣть, какъ при нашей возрастающей слабости, передъ нами развертывается цѣлый рядъ предпріятій еще болѣе серьозныхъ, чѣмъ предшествующія.

«Въ ночь съ 4 на 5 іюня 1758 г. (*) командоръ Гоу (Howe), «съ 24 судами всѣхъ ранговъ, становится на якорь въ заливѣ «Канкаль и высаживаетъ тамъ 14000 пѣхоты, небольшую часть «кавалеріи и пушки. Въ то время какъ этотъ отрядъ усердно рабо-«талъ надъ устройствомъ укрѣпленнаго лагеря въ хорошо избран-«ной позиціи между бухтою Канкаль и Ла-Гуль (la Houle), герцогъ «Мальборо, главно-командующій экспедиціей, обратился съ мани-«фестомъ къ добрымъ жителямъ Бретани». 7-го и 8-го непріятель двинулся на Параме, Сен-Серванъ и Солидоръ сжегъ тамъ болѣе ста коммерческихъ судовъ. Между тѣмъ страна поднялась поголовно и приближались регулярные войска. 12 іюня, послѣ недѣльнаго занятія, войска англичанъ должны были вновь сѣсть на суда и притомъ не безъ жестокихъ насмѣшекъ со стороны французовъ.

Два мѣсяца спустя настала и для полу-острова Котантенъ очередь выдержать серьозную аттаку и, замѣтимъ здѣсь между прочимъ, это вторженіе въ Нормандію не встрѣтило такого сопротивленія какъ въ Бретани. Англичане разрушили только

(*) Большая часть подробностей нападеній англичанъ, какъ предшествующихъ такъ и послѣдующихъ, заимствованы изъ «Batailles navales de la France» г. Труда.

что зарождавшійся портъ Шербургъ, срыли укрѣпленія и магазины, захватили пушки и предали суда пламени. Такимъ образомъ трудно понять, въ наше время, какъ могъ генералъ Bligh, съ меньшими силами чѣмъ при Канкале и Сенъ-Мало, въ продолженіе *десяти* дней сряду разорять норманскія деревушки и 17-го вновь сѣсть на суда безъ всякихъ серьозныхъ для него безпокойствъ.

Если читатель полюбопытствуетъ узнать объясненіе этой загадки, то послушаемъ, что говоритъ историкъ нашего Ламаншскаго порта (*).

«Шербургъ попалъ въ руки англичанъ вслѣдствіе какого-то «чрезвычайно страннаго остолбененія. 2-го мая 1758 г. англійскій «флотъ изъ 120 вымпеловъ показался у оконечности Керке-«виля и продолжалъ свой путь въ Сен-Мало. 24 іюня та же «эскадра стала на якорь на Шербургскомъ рейдѣ, но такъ какъ «вѣтеръ воспрепятствовалъ высадкѣ, то она вновь ушла въ море. «6-го числа слѣдующаго августа новый флотъ, вышедшій изъ «Спитгеда, подъ начальствомъ командора Гоу и имѣя на своихъ «судахъ принца Эдуарда и отъ 7-ми до 8-ми тысячъ десантнаго «войска, подъ командою генералъ-лейтенанта Bligh, сталъ на «якорь на Шербургскомъ рейдѣ; при чемъ береговыя батареи, «безъ всякой пользы, пустили въ него нѣсколько ядеръ. 7-го «числа, въ два часа утра, гальоты открыли по городу огонь, «но къ десяти часамъ эта бомбардировка прекратилась, непричи-«нивъ никакого вреда.

«Въ полдень весь флотъ отправился въ Урвиль, гдѣ три гальота «и 20 военныхъ судовъ, ставъ бортомъ къ берегу, открыли «по немъ частый огонь съ цѣлью прикрыть высадку войскъ, «производившуюся нѣсколько дальше въ бухтѣ Ландемеръ. «Тогда генералъ-маіоръ графъ де-Ремонъ , комендантъ Шер-«бурга, отправился въ Ландемерскую бухту, чтобъ воспре-«пятствовать высадкѣ. Онъ командовалъ драгунскимъ эскадрономъ «Лангедокскаго полка, четырьмя батальонами пѣхоты и тремя

(*) «Военные порты Франціи,—Шербургъ» морскаго генеральнаго коммисара де-Бонъ.

«тысячами восмью стами человѣкъ береговой стражи; кромѣ того, «его сопровождали и всѣ жители окрестныхъ приходовъ, взяв«шіеся за оружіе съ твердою рѣшимостью бороться до послѣд«ней крайности. Однако, чтобы добраться до Ландемера, слѣдуя вдоль «берега, надо было пройти подъ непріятельскимъ огнемъ, и графъ «Ремонъ, потерявъ нѣсколько человѣкъ, тотчасъ отретировался, «давъ англичанамъ возможность спокойно высадить шестьсотъ «лошадей и семъ тысячъ солдатъ, расположившихся бивуаками въ «Урвилѣ».

«Деревня эта расположена на краю пространнаго пологаго «берега, покрытаго холмами, изъ которыхъ одинъ замыкаетъ ее «около Керкевиля. Англичане очутились какъ бы въ глубинѣ «амфитеатра, открытые со всѣхъ сторонъ для дѣйствія навѣс«наго огня. Построенная на горкѣ, омываемой при подошвѣ «моремъ, деревня Керкевиль увѣнчана церковью и кладбищемъ, «занимающими почти непреодолимую позицію. Еслибъ не долина «св. Анны, представившая непріятелю болѣе благопріятную «мѣстность, можетъ быть англичане и не овладѣли бы этимъ «препятствіемъ. Для графа Ремона было какъ нельзя легче, «собравъ свои войска на вершинахъ, уничтожить англичанъ во «время ихъ движенія; но онъ даже и не прибѣгалъ къ этому. «Вообще поведеніе его было до того странно, что его приписали «какимъ-то тайнымъ инструкціямъ».

«Вотъ какимъ образомъ Voisin de la Hougue, очевидецъ «этого горестнаго событія, рисуетъ обстоятельства, сопровож«давшія высадку англичанъ. Такъ какъ на слѣдующій день «утромъ, во вторникъ 8 числа, ожидали что графъ Ремонъ все «еще рѣшится занять вершины, чтобъ атаковать непріятеля, то «думали-было что онъ соберетъ свои войска; напротивъ, онъ «раздѣлилъ ихъ на отряды и разослалъ по деревнямъ, чтобы «отрѣзать дороги: одинъ отрядъ, состоявшій изъ шестисотъ «человѣкъ, былъ посланъ даже до Мартенваста и разгромилъ «мостъ, устроенный на Диветтѣ для переѣзда изъ Урвилля въ «Шербургъ. Наконецъ, онъ велѣлъ заклепать остальныя пушки и «мортиры и бросить въ море бомбы, картузы и порохъ, бывшіе «на фортахъ, а за тѣмъ, спасся въ Valognes, оставивъ городъ

«во власть непріятелей и не озаботясь захватить съ собою не «только артиллерію, но и порохъ изъ магазина, хотя телегъ и «лошадей у него было болѣе, чѣмъ достаточно.

«Войска наши, увидя себя безъ начальника, расположились «лагеремъ на горѣ Epinguet, сильно горюя о томъ, что имъ не «пришлось сражаться. Нѣсколько времени спустя, маршалъ Люк«сембургскій, принцъ д'Аркуръ, г. де Кötлогенъ и многіе дру«гіе генералъ-лейтенанты также отправились въ лагерь, распо«ложенный на горѣ Epinguet, въ которомъ было собрано отъ 16 «до 17000 человѣкъ; однако господа эти нашли неумѣстнымъ «аттаковывать непріятеля, у котораго было только семь тысячъ «солдатъ.

«Въ тотъ же самый день, къ шести часамъ вечера, непрія«тельскій отрядъ, состоявшій изъ трехъ или четырехсотъ чело«вѣкъ пѣхоты и кавалеріи, направился къ Шербургу; буржуазія, «съ приходскимъ священникомъ Paris во главѣ, вынуждена была «идти къ нему на встрѣчу; остальное же духовенство, меры, стар«шины и значительные граждане дошли съ бѣлымъ знаменемъ «до Шантерейна, чтобы тамъ просить командующаго непріятель«скимъ отрядомъ не оскорблять гражданъ и не причинять имъ «вреда, а держать свои войска въ строгой дисциплинѣ; все это отрядный начальникъ обѣщалъ и опубликовалъ при томъ манифестъ отъ имени генерала Bligh (*).

(*) Содержаніе этой прокламаціи было слѣдующее:

«Мы, генералъ-лейтенантъ Bligh, полковникъ кавалеріи, главнокомандующій «арміею Ея Британскаго Величества, заявляемъ всѣмъ жителямъ, что высадка на «эти берега могущественной арміи, находящейся подъ нашимъ начальствомъ, под«держиваемой нашимъ грознымъ флотомъ на морѣ, предпринята нами вовсе не «съ намѣреніемъ вести войну противъ обитателей страны, за исключеніемъ, впро«чемъ, тѣхъ, которыхъ мы встрѣтимъ съ оружіемъ въ рукахъ или которые какимъ«либо другимъ способомъ будутъ противиться нашей справедливой войнѣ противъ «Е. В. Христіаннѣйшаго короля. Да будетъ извѣстно всѣмъ, кто хочетъ «мирно владѣть своимъ добромъ и жилищемъ, что они могутъ покойно жить въ «своихъ домахъ и исправлять свои обыкновенныя занятія, и что, кромѣ обыкно«венныхъ податей, налоговъ и контрибуцій, платимыхъ ими своему королю, отъ «нихъ не потребуютъ ничего ни деньгами, ни натурою, что бы ни было крайне «необходимо для существованія арміи и притомъ, что за всякую провизію, кото«рую они доставятъ, имъ будутъ платить наличными деньгами. Напротивъ, если,

«На слѣдующій день, въ среду 9-го числа, прибыла остальная «часть непріятельскаго войска и расположилась лагеремъ двумя «линіями отъ висѣлицы до аббатства; за тѣмъ непріятели завла-«дѣли всѣми фортами и поставили на нихъ свою стражу; кромѣ «того, одинъ отрядъ, отъ 4-хъ до 500 человѣкъ, расположили на «горѣ Roule, а другой въ степи Octeville, чтобы сторожить всѣ «дороги.

«Ставъ, такимъ образомъ, полнымъ хозяиномъ Шербурга, неп-«ріятель разрушилъ, при помощи минъ, всѣ королевскія сооруже-«нія, а именно: плотины, набережныя и порты; сжегъ ворота «бассейна, шлюзъ и около тридцати семи судовъ, не считая «рыболовныхъ лодокъ и шлюпокъ, строительный лѣсъ и вообще «все то, что могло бы служить съ пользою для флота и «что было имъ вытащено изъ магазиновъ. Онъ пользовался «для своихъ минъ тѣмъ порохомъ, который графъ де-Ремонъ «оставилъ въ башнѣ Сарациновъ.

«Во время этого разрушенія въ городѣ, мародеры производили «на два льё въ окружности разнаго рода безчинства: насило-«вали женщинъ, оскверняли и похищали святые сосуды изъ цер-«квей, ризы, документы и бумаги, обирали вообще изъ всѣхъ «домовъ всю мебель, уносили съ собою дерево отъ дверей и «оконъ, даже отъ потолковъ и кровель, подрѣзывали множество «молодыхъ деревъ и портили хлѣбъ повсюду, гдѣ только про-«ходили.

«Въ предмѣстьяхъ они также ограбили множество домовъ и «похитили все то огромное количество вещей, мебели, бѣлья и «платья, которое буржуа, изъ опасенія бомбардировки, перенесли «въ сосѣднія приходскія церкви.

«несмотря на сію данную нами декларацію, обитатели городовъ или деревень «увезутъ свою мебель, имущество или съѣстные припасы, или покинутъ свои жи-«лища, то мы будемъ поступать съ таковыми ослушниками какъ съ открытыми вра-«гами и уничтожимъ огнемъ или другими способами, какія только будутъ въ нашей «власти, ихъ города, деревни и домы.»

Th. Bligh.

«Дано въ королевской квартирѣ, сего 8 апрѣля 1758 г.»

«Сверхъ того, англійскій генералъ и другіе офицеры ежеми-
«нутно требовали отъ города такихъ вещей, которыхъ невозможно
«было и найти, напримѣръ: винъ, овощей, дичи и т. п., и при
«малѣйшемъ отказѣ угрожали отдать городъ на разграбленіе и
«сжечь.

«Генералъ Bligh захватилъ всю чугунную артиллерію, состояв-
«шую изъ двухъ мортиръ и двадцати одной пушки, отъ кар-
«течныхъ 8 фунт. калибра, до орудій 14 фунтов. приказавъ отбить
«всѣ цапфы и стальные винграды отъ всѣхъ желѣзныхъ орудій
«и скобы у мортиръ.

«Потерю понесенную королемъ въ Шербургѣ, какъ отъ разру-
«шенія, такъ и отъ похищенія артиллеріи, опредѣляютъ до двухъ
«съ половиною милліоновъ а потерю гражданъ—въ семьсотъ
«тысячъ ливровъ.

«Въ ночь съ 15-го на 16-ое и 16-го утромъ англичане поспѣшно
«сѣли въ Галли (Galley) на суда: такую поспѣшность приписы-
«ваютъ слуху, распространившемуся 15-го числа въ домѣ
«г. Лормье, гдѣ жилъ генералъ, что будто въ Валонѣ находится
«королевская гвардія.

«Въ пятницу, 18-го, непріятели поставили паруса, направивъ
«путь въ Сенъ-Мало.

«Къ вечеру того же дня маршалъ Люксембургскій, въ со-
«провожденіи графа де-Ремона и нѣсколькихъ взводовъ пѣхоты
«и кавалеріи, опять явился въ Шербургъ.

«Еще до сихъ поръ трудно объяснить мотивы, которые при-
«нудили графа де-Ремона отдать Шербургъ англичанамъ.

«Извѣстно только то, что по поводу поведенія графа де-Ре-
«мона не было назначено слѣдствія и онъ продолжалъ играть
«роль въ арміи.»

Успѣхъ Шербургской экспедиціи не замедлилъ побудить герцо-
га Мальборо ко второму предпріятію противъ Верхней Бретани.
«Англичане думали было—пожать тѣ же лавры, что и прежде, *но
были приняты совершенно иначе*, а сраженіе при Сенъ-Кастѣ
(Saint—Cast) отняло у нихъ всякую охоту высаживаться на берега
Франціи въ продолженіе всей остальной войны». Сенъ-Мало, городъ
каперовъ (la ville des corsaires), предметъ вѣковой ненависти нашихъ

сосѣдей, вновь находился въ опасности. 3-го сентября 3000 англичанъ высадились въ заливѣ Сенъ-Люнеръ (Saint Lunaire), гдѣ флотъ ихъ сталъ на якорь. Войска эти грабили страну въ теченіе цѣлой недѣли, пока, наконецъ, бретонская милиція не остановила ихъ вторженія въ проходѣ Гуилдо (Guildo) и не прогнала къ бухтѣ Сенъ-Кастъ, а прибытіе регулярныхъ войскъ не сдѣлало отступленіе ихъ вполнѣ бѣдственнымъ.

Здѣсь мы предоставимъ говорить «Мемуарамъ» того времени (*), напечатанныхъ губернаторомъ этой провинціи. «Надо было, говоритъ герцогъ Эгильонскій, съ небольшимъ войскомъ заботиться о безопасности Лоріана, Бреста и Сенъ-Мало, трехъ портовъ, весьма удаленныхъ одинъ отъ другаго. Лишъ только тогда—замѣчаетъ хроникеръ наивнымъ и оригинальнымъ стилемъ той эпохи—оцѣнили всю мудрость предусмотрительности губернатора Бретани относительно большихъ дорогъ. Войска и артиллерія выказали такую быстроту движеній, какой въ прежнее время съ трудомъ можно было бы ожидать отъ курьеровъ, доставлявшихъ арміямъ извѣстія. Нѣкоторые полки совершали по 55 лье въ 5 дней.»

11-го сентября 1758 г. англичане, загнанные въ Сенъ-Кастѣ въ свой укрѣпленный лагерь, пытались, подъ покровительствомъ своего флота, вновь сѣсть на суда, но горячность бретонской милиціи, подстрекаемая соревнованіемъ съ королевскими войсками, вызвало атаку въ штыки, которая нанесла англичанамъ окончательное пораженіе. «Экспедиціонный корпусъ почти весь былъ «или истребленъ или взятъ въ плѣнъ—замѣчаетъ историкъ «Морскихъ сраженій»—а кто успѣлъ избѣжать справедливаго гнѣва «французовъ, тотъ погибъ въ волнахъ. Насчитали 732 человѣка «плѣнныхъ и погребли 1160 труповъ. Еслибъ не измѣна одного «изъ дезертировъ—говорится въ запискѣ 1770 годъ—флотъ этотъ «не увидѣлъ бы живымъ ни одного человѣка изъ тѣхъ войскъ, «которыя были высажены имъ на берегъ». Англійскій флотъ, прождавъ *отсутствующихъ* болѣе двухъ дней и видя, что они не возвращаются, удалился 14-го числа.

(*) Мемуары герцога Эгильонскаго. Парижъ, 1770.

Наступила война съ Америкой. Одною изъ первыхъ заботъ Людовика XVI, государя «столь справедливо прозваннаго «возстановителемъ флота», была забота о неприкосновенности «нашихъ береговъ. «Его Величество, говорится въ указѣ отъ 13 «декабря 1778 г., находя, что для спокойствія его подданныхъ необходимо покровительствовать торговлѣ, прибрежному плаванію «и крейсерству и утвердить охрану береговъ государства, прика- «залъ представить себѣ всѣ эдикты и уставы, изданные относи- «тельно прибрежной стражи». Это наиболѣе полный изъ всѣхъ указовъ старой монархіи; онъ заключаетъ въ себѣ не менѣе 76 статей. Всѣ обитатели приходовъ, смежныхъ съ моремъ, незаписанные въ списки матросъ (non classés) и имѣющіе отъ 18-ти до 60 лѣтъ отъ роду, должны были содѣйствовать защитѣ береговъ. Самые способные къ службѣ, именно бывшіе моряки или военные, должны были составить роты канонеровъ прибрежной стражи; ихъ слѣдовало вооружить ружьями и назначить на сосѣднія батареи, подъ начальствомъ отставныхъ офицеровъ или мѣстныхъ дворянъ. Всѣ наши острова, какъ то: Уэссанъ, Беллиль, Кроа и т. д. должны были имѣть свои особенныя роты, составленныя изъ островитянъ. Въ случаѣ экстренныхъ сборовъ, какъ напр. при генеральныхъ инспекторскихъ смотрахъ въ апрѣлѣ и октябрѣ и для общихъ ученій, совершающихся чрезъ каждыя двѣ недѣли, по воскресеньямъ, канониры, посылаемые на батареи, должны были пользоваться 10 ливрами вознагражденія. Кромѣ канонеровъ, береговая стража образовывалась изъ «сторожевыхъ ротъ», обязанныхъ снабжать батареи отрядами и охранять пути сообщенія. Указъ отъ 23-го апрѣля 1780 года служитъ дополненіемъ указа 1778 г. и заключаетъ въ себѣ еще нѣсколько постановленій относительно сигналовъ и служебныхъ обязанностей береговой стражи.

Наконецъ флотъ нашъ, въ теченіе этого періода царствованія Людовика XVI, былъ слишкомъ силенъ для того, чтобъ допустить какую бы то ни было попытку относительно нашихъ береговъ. Напротивъ, компанія графа D'Орвильэ (d'Orvilliers) у входа въ Ламаншъ и смѣлая экспедиція барона Рулекуръ (Rulecourt) противъ острова Джерсея,

въ январѣ 1781 года заставила англичанъ, въ свою очередь, опасаться нападенія.

Революція, не болѣе какъ въ три года разрушившая прекрасный флотъ Лудовика XVI, закономъ 9-го сентяря 1792 г., уничтожила прибрежную стражу. Декретъ 18-го флоріаля III-го года замѣнилъ ее 14000 канонеровъ-волонтеровъ, которые въ X году вошли въ составъ войскъ республики. Первый консулъ посреди своихъ усилій—возстановить прежніе порядки, не забылъ, постановленіемъ 18-го мая 1803 года, вновь учредить 128 ротъ канонеровъ прибрежной стражи. Онъ назначилъ имъ по 50 сантимовъ ежедневнáго жалованья на время войны и приказалъ снабжать оружіемъ, припасами и новой одеждой чрезъ каждыя пять лѣтъ. Большая часть остальныхъ распоряженій заимствована изъ указа 1778 г. Для каждой береговой батареи назначался, артиллерійскимъ управленіемъ, «особый завѣдующій» (gardien particulier). Во время мира прибрежная стража распускалась, за исключеніемъ учебной батареи, на которой каждая рота собиралась по десяти разъ въ годъ. Офицеры, унтеръ-офицеры и капралы прибрежной стражи командировались въ центральные пункты каждаго управленія (direction) для упражненій въ стрѣльбѣ и въ это время получали жалованье, какъ въ военное время. Годовое жалованье въ 36 франковъ назначалось на обувь и главнѣйшіе предметы обмундировки. Число этихъ канонеровъ и распредѣленіе ихъ по морскимъ управленіямъ подвергалось различнымъ измѣненіямъ, смотря по развитію границъ имперіи. Защита береговъ попрежнему принадлежала генераламъ, командовавшимъ мѣстными дивизіями. Между тѣмъ, письмомъ отъ 4-го августа 1810 г., на имя морскаго министра, Наполеонъ I «ввѣрилъ судовымъ офицерамъ начальствованіе всѣми берегами отъ Эклюза до Эльбы». Такое распоряженіе послѣдовало вскорѣ послѣ экспедиціи англичанъ противъ Антверпена, во время второй австрійской кампаніи. Эта граница была раздѣлена на четыре морскія управленія (commandements maritimes) (*). Въ ту же эпоху флотъ сохранилъ за собою и защиту брестскаго и шербургскаго портовъ. Наконецъ, 14-го августа

(*) Mémoire de 1843 стр. 178.

1815 г. канонеры прибрежной стражи были распущены. Надо откровенно сознаться, что всѣ эти учрежденія прибрежныхъ милицій не оказали и части тѣхъ услугъ, какихъ можно было бы ожидать отъ нихъ при болѣе прочныхъ основаніяхъ и въ особенности при лучшихъ распоряженіяхъ. «Записка о защитѣ морскихъ границъ Франціи» (*) и повѣствованіе о блокадѣ нашихъ береговъ англійскими крейсерами, даютъ намъ, въ этомъ отношеніи, самыя убѣдительныя доказательства. И такъ, рѣшить эту задачу теперь же (сохранивъ притомъ все то, что старыя учрежденія заключали въ себѣ удобнаго и полезнаго), значило бы, при помощи раціональной и энергической организаціи, избѣжать тѣхъ справедливыхъ нареканій въ отношеніи дисциплины и военнаго командованія, для которыхъ эта національная прибрежная стража всегда давала достаточно поводовъ. Съ этимъ соглашается и самъ генералъ Гассенди.

Въ 1841 г., военный министръ, по предложенію артиллерійскаго комитета, учредилъ, 11-го февраля, смѣшанную коммисію, которая обязана была представить проектъ вооруженія береговъ Франціи. Коммисія эта, составленная изъ трехъ артиллерійскихъ и одного инженернаго генерала, одного изъ высшихъ морскихъ офицеровъ, артиллерійскаго капитана и секретаря, раздѣлилась, для большей быстроты работы, на семь мѣстныхъ коммисій, изъ которыхъ каждой былъ порученъ какой нибудь изъ морскихъ округовъ (arrondissement maritime). Подъ вліяніемъ событій 1840 года, защита береговъ Франціи стала однимъ изъ естественныхъ слѣдствій того военнаго положенія, которое вызвало и укрѣпленія Парижа. Изслѣдованія, относившіяся до защиты нашихъ морскихъ границъ, были ведены съ тою благоразумною поспѣшностью, которая, повидимому, служитъ отличительною чертою всѣхъ критическихъ періодовъ. Всѣ работы, которыя надлежало выполнить, были съ большимъ умѣніемъ раздѣлены, *по степени ихъ важности, на три разряда*, такъ что внезапное нарушеніе мира не могло бы застать Францію въ расплохъ на главныхъ пунктахъ защиты.

(*) См. на стр. 14 и 117 подробности о занятіи англичанами нашихъ пограничныхъ островов.

Въ обширномъ рапортѣ, представленномъ военному министру 5-го апрѣля 1843 года, подъ заглавіемъ «Записка о защитѣ морскихъ границъ Франціи», коммисія разсматриваетъ въ самомъ существѣ безчисленные вопросы, касающіеся вооруженія береговъ въ матеріальномъ отношеніи.

Высказавшись разумно противъ увеличенія числа береговыхъ батарей,—расплодившихся, подъ вліяніемъ мѣстныхъ обстоятельствъ, на многихъ совершенно ненужныхъ пунктахъ, въ ущербъ болѣе существеннымъ позиціямъ,—коммисія формулировала за тѣмъ основанія своей системы защиты. По ея мнѣнію, слѣдовало въ позиціяхъ изолированныхъ и на самыхъ значительныхъ островахъ учредить цитадели, требующія правильной осады; батареи, «отрытыя въ горжѣ», защитить зубчатыми редюитами, способными отразить внезапный приступъ по лѣстницамъ и хорошимъ ружейнымъ огнемъ остановить нападающихъ на батарею (*); устроить въ центральныхъ позиціяхъ, въ глубинѣ прибрежья, *обсерваціонные лагери*, подвижныя колонны которыхъ всегда были бы готовы явиться на береговыхъ пунктахъ, угрожаемыхъ непріятелемъ; усовершенствовать пути сообщенія прибрежной полосы и провести сѣти береговыхъ телеграфовъ для немедленнаго созыва артиллеріи и *подвижныхъ* колоннъ обсерваціонныхъ лагерей къ мѣсту непріятельской высадки. Число орудій береговой артиллеріи было предположено, въ 1843 г. довести до 3266, изъ коихъ 635 назначались собственно на защиту военныхъ портовъ, которые, вмѣстѣ съ прибрежными островами и большими коммерческими портами, были по справедливости включены въ число позицій первой важности. Наконецъ, выборъ береговой артиллеріи былъ основанъ на принципѣ *соединенія большаго калибра съ дальностью выстрѣла*.

Если намъ и не приходится превозносить похвалами эти столь замѣчательныя для того времени работы, то намъ позволено будетъ напомнить вкратцѣ, что послѣ 1843 года въ нашу систему защиты вошли многія существенныя мѣры. Могла ли Франція относиться индиферентно къ своей собственной защитѣ

(*) Не найдутъ-ли полезнымъ ставить въ военное время на террасѣ каждаго зубчатаго редюита по одной или по двѣ мортиры для стрѣльбы картечью?

послѣ того какъ волненіе умовъ вызвало въ Англіи, въ 1857 г., рядъ чрезвычайныхъ собраній парламента, укрѣпленіе портовъ, образованіе береговой стражи (Coast-guard) (*), *корпуса волонтеровъ* и много другихъ энергическихъ мѣръ, относившихся до защиты острововъ Великобританіи? Элекрическіе телеграфы, семафоры и береговые часовые изъ моряковъ, на которыхъ была возложена обязанность подавать, въ случаѣ нужды, сигналы о движеніи непріятельскихъ и дружественныхъ силъ, наконецъ, постепенная замѣна гладкоствольныхъ орудій нарѣзными и постановка извѣстнаго числа мортиръ для обстрѣливанія рейдовъ и якорныхъ мѣстъ, лежащихъ внѣ полезнаго дѣйствія батарей,—таковы главныя черты работъ, предписанныхъ новою коммисіей обороны береговъ, составленною преимущественно изъ военныхъ спеціалистовъ и моряковъ.

Однако такое прогрессивное движеніе въ средствахъ обороны не могло бы на этомъ остановиться въ виду тѣхъ постоянныхъ и столь быстрыхъ успѣховъ, какіе обнаруживались въ средствахъ къ нападенію. Также какъ и аттака, оборона должна стараться наносить сильные удары, постепенно вводя у себя въ употребленіе артиллерію большаго калибра.

Слѣдуя примѣру Англіи, Россіи и Соединенныхъ Штатовъ, Пруссія занимается укрѣпленіемъ своего новаго порта, Киля, по особому способу. По словамъ германскихъ газетъ, портъ этотъ будетъ защищенъ исполинскими пушками Круппа, вѣсящими 50 тоннъ и стрѣляющими снарядами отъ 1100 до 1200 фунтовъ вѣса. Надѣются, что этими орудіями будутъ пробивать 10-дюймовую броню съ разстоянія отъ 3000 до 4000 шаговъ.

Давно также моряки подумывали о средствахъ примѣнить къ береговымъ пушкамъ стрѣльбу изъ корабельныхъ орудій, т. е. «прицѣльную стрѣльбу на разстояніе длины шнура». Употребленіе на берегу стрѣльбы съ береговаго лафета

(*) Корпусъ изъ моряковъ и таможенныхъ, подъ командою морскихъ офицеровъ, состоящій въ настоящее время не менѣе чѣмъ изъ 12000 отборныхъ людей и опирающійся на морскую милицію изъ нѣсколькихъ тысячъ рыбаковъ и каботажныхъ моряковъ.

казалось имъ несовмѣстнымъ съ условіями точности и мгновенности, необходимыми при выстрѣлахъ ядрами въ столь подвижныя цѣли, какъ суда съ весьма быстрымъ ходомъ. Прибавимъ, что это усовершенствованіе, также какъ и многія другія, было приведено въ исполненіе посредствомъ новаго береговаго лафета, устроеннаго подъ руководствомъ опытнаго полковника Treuil de Beaulieu. Лафетъ этотъ, облегчающій маневрированіе орудіемъ, будетъ желаннымъ гостемъ на нашихъ береговыхъ батареяхъ, гдѣ онъ увеличитъ дальность полета ядеръ и ускоритъ стрѣльбу.

Соединить прямую стрѣльбу изъ пушекъ съ параболическимъ огнемъ мортиръ—вотъ въ чемъ, повидимому, должна состоять, въ настоящее время, главнѣйшая забота специалистовъ. Мортирныя батареи, устройство которыхъ не представляетъ особыхъ трудностей и стоитъ недорого, имѣютъ, при оборонѣ обширныхъ заливовъ, рейдовъ и якорныхъ мѣстъ поразительное преимущество. Развѣ чувство національной гордости не заставляетъ отнять у непріятельскихъ морскихъ силъ, въ военное время, возможность мирно пользоваться якорными мѣстами по нашему прибрежью, въ которыя они въ прежнее время заходили часто и безнаказанно? А между тѣмъ для флота ничего не можетъ быть тягостнѣе угрозы подвергнуться медленной и методической стрѣльбѣ бомбами, такъ какъ стрѣльба эта подвергаетъ опасности деки судовъ и такъ сказать жизненные органы ихъ (машины, котлы, крюйтъ-камеры) и, происходя чрезъ правильные интервалы, нарушаетъ покой эскадры, стоящей на якорѣ въ открытомъ мѣстѣ. Эти мортирныя батареи, устроить которыя возможно почти повсюду, въ то же время служатъ и лучшею защитою противъ морскихъ бомбардировокъ. Если бы для достиженія этого существеннаго результата и понадобилось обезоружить большую часть коммерческихъ гаваней, занимающихся рыбною ловлею, и радикально уничтожить защиту позицій *третьестепенной* важности, то всякое колебаніе въ этомъ отношеніи не казалось ли бы неизвинительнымъ? Можетъ быть въ тѣхъ же видахъ экономіи и сосредоточенія матеріальнаго состава (du materiel), служащихъ закономъ для всякой серьезной обороны, пришлось бы подвергнуть

такой же ревизіи и нѣкоторыя изъ позицій *второстепенной* важности. Подобная мѣра не была-ли уже принята военнымъ министерствомъ въ 1867 г. при распредѣленіи нашихъ пограничныхъ сухопутныхъ мѣстъ на разряды?

Сверхъ того, развѣ не пришлось бы оказать услугу многимъ изъ нашихъ маленькихъ портовъ отстранивъ возможность легкаго нападенія на изолированныя батареи т. е. на такія укрѣпленія, которыя или не защищены береговымъ откосомъ и доступны для обхода, или не закрыты въ горжѣ редюитомъ? Наконецъ къ числу главныхъ обязанностей начальника, налагаемыхъ на него человѣколюбіемъ, должно относиться и отнятіе у непріятеля всякой возможности воспользоваться добычей или пріобрѣтеніемъ какого нибудь свѣдѣнія, а также всякаго предлога для грабежа бѣднаго и мирнаго населенія.

Теперь будетъ кстати бѣгло разсмотрѣть свойство тѣхъ верковъ, или постоянныхъ укрѣпленій, которыя слѣдуетъ противопоставить новымъ средствамъ атаки. Эти укрѣпленія принадлежатъ двумъ весьма различнымъ системамъ, именно, каменнымъ фортамъ и земляным верками. Но со времени введенія нарѣзныхъ орудій оказалось необходимымъ и каменныя укрѣпленія защищать или передовыми земляными верками, или же покрывать металлическою бронею. Впрочемъ, морской фортъ, покрытый бронею, ведетъ къ такимъ громаднымъ издержкамъ, что къ употребленію его слѣдовало бы прибѣгать только въ исключительныхъ обстоятельствахъ и ограничиться позиціями, находящимися въ уровень съ водою, какъ напримѣръ, казематированными фортами, омываемыми моремъ и подвергающимися ударамъ волнъ и постепенному разрушенію при большихъ приливахъ. Къ такимъ *морскимъ фортамъ* (*) какъ ихъ справедливо называетъ одинъ изъ нашихъ наиболѣе компетентныхъ генераловъ—принадлежатъ форты Кронштадта, уже покрытые бронею толщиною отъ 20 до 24 сентим. (7,8—9,4 дюйм.), за тѣмъ англійскіе форты при устьяхъ Темзы и Медвея, въ Спитгедѣ, Портлендѣ, Плимутѣ, Мильфордѣ, Гавенѣ и Коркѣ. Даже Соединенные Штаты вошли въ эту колею.

(*) Les Forts de mer, 1867, состав. однимъ изъ морскихъ офицеровъ. Парижъ.

Въ сентябрѣ 1866 года, въ крѣпости Монроэ, американцы вознамѣрились испытать прочность каменныхъ укрѣпленій, покрытыхъ бронею. (*)

«Цѣлью служила гранитная стѣна въ 2,4 метр. (7,8 фут.) толщиною, покрытая четырьмя металлическими плитами въ 2,5 сентим. (0,97 дюйм.) укрѣпленными въ ней помощью болтовъ; гранитныя глыбы были скрѣплены желѣзными скобами и желѣзными болтами. Каменная стѣна возвышалась на 6,3 метр. (20,7 ф.) кромѣ того, чтобъ увеличить прочность цѣли, наверху ея помѣстили значительное число старыхъ пушекъ и другихъ тяжелыхъ вещей и такимъ образомъ вся стѣна пріобрѣла высоту 9,15 м. (30 ф.) Плиты были расположены одна надъ другою по длинѣ; между нижнею плитою и гранитомъ находилась песчаная подсыпка въ 15 сентим. (5,8 дюйм.) толщиною.»

Для опыта были употреблены двѣ пушки: одна 15 дюймовая, гладкоствольная (0,371 м.), а другая 12 дюймовая. нарѣзная (0,305 м.); обѣ принадлежали системѣ Родмана и были помѣщены на 320 метровъ (160 саж.) отъ цѣли. Въ первой день выпустили 5 снарядовъ, которые дали слѣдующіе результаты:

ОРУДІЕ	Зарядъ.	Снарядъ.	Начальная скорость.	Діаметръ отпечатка оставленнаго снарядомъ.	Глубина отпечатка.	Цѣль.
	килогр.	килогр.	метр.	сентим.	сентм.	
Гладкоствольное, 15, дюйм	20.884	19 .128	352	38	7 5	гранитъ.
— —	20.884	196.128	339	45	13.7	песокъ.
Нарѣзное, 12 д.	24.970	281.480	336	36	11.9	гранитъ
— —	24.970	281.480	329	33	14.4	гранитъ.
— —	24.970	281.480	336	36	17.5	песокъ.

«При первыхъ выстрѣлахъ стѣна поколебалась, снаряды разлетались на осколки и въ минуту ихъ ударовъ о броню замѣчали

(*) Note sur la marine des Etats-Unis, par M. P Dislère.

сильный свѣтъ, происходившій, вѣроятно, отъ раскаленныхъ, металлическихъ частицъ, такъ какъ плиты и собранные куски ядеръ были очень горячи. Кромѣ отпечатка, оставленнаго въ плитѣ, двѣ гранитныя глыбы были расколоты снарядами на части и отодвинуты, приблизительно, на 25 сентим. (9,7 дюйм.), а возлѣ нихъ оказалось нѣсколько трещинъ.

«Каменная стѣна, повидимому, менѣе пострадала въ томъ мѣстѣ, гдѣ между нею и плитою была промежуточная подкладка, но за то здѣсь плита была повреждена глубже; одно только пятое ядро пробило ее и прошло въ песокъ. На другой день опять приступили къ опытамъ, но уже занимались преимущественно дѣйствіемъ снарядовъ на незащищенную часть стѣны. Было сдѣлано шесть выстрѣловъ, причемъ одно изъ 15 дюймовыхъ (0,381 м.) ядеръ пронизало верхнюю плиту близь слѣда, оставленнаго однимъ изъ вчерашнихъ ядеръ и вошло на нѣсколько дюймовъ въ каменную стѣну, а другое, нарѣзное ядро, ударивъ въ верхнее ребро плиты, разбило гранитъ въ дребезги. Въ одно мѣсто стѣны, гдѣ сзади ея былъ расположенъ контръ-форсъ, выстрѣлили двумя снарядами и совершенно разрушили какъ стѣну, такъ и контръфорсъ.

«Эти опыты показали, что на разстояніи 300 метровъ (150 саж.) броня была непроницаема для снарядовъ, хотя удары ихъ и разрушали находившуюся за нею каменную стѣну и что нарѣзные снаряды дѣйствовали сильнѣе снарядовъ гладкихъ; наиболѣе же интересные результаты опытовъ заключались въ той разрушительной силѣ, которую производили на *непокрытую бронею стѣну*, какъ гладкіе, такъ и нарѣзные снаряды. Результаты эти далеко превзошли ожиданія присутствовавшихъ офицеровъ.»

Намъ было бы невозможно, не выходя изъ плана этого сочиненія, привести здѣсь тѣ многочисленные опыты, которые производились въ Европѣ надъ сопротивленіемъ стѣнъ, покрытыхъ бронею. Волей-неволей мы должны отослать читателя къ статьѣ La Question des Défenses maritime en Angleterre» напечатанной въ августовской книжкѣ Revue Maritime за 1868 годъ.

Также и во Франціи подполковникъ морской артиллеріи La Fay предложилъ, въ 1864 году, систему морскихъ фортовъ, покры-

тыхъ бронею, систему, примѣнимую къ защитѣ береговъ, рѣкъ, портовъ и въ особенности выдающихся мысовъ на нашихъ рейдахъ (*). Эти форты, состоящіе изъ *вращающихся* металлическихъ куполовъ, покоющихся на правильной каменной кладкѣ, прикрытой и защищенной искуственными массивами (enrochements artificiels) должны были имѣть каждый по два нарѣзныя орудія 24 сентм. (9,7 дюйм.). Какъ и башни мониторовъ, куполы приводились въ движеніе паровою машиною, были столь же непроницаемы для ядеръ и на столько же недоступны ни для какой попытки приступа по лѣстницамъ. Первое примѣненіе этихъ фортовъ съ вращающимися куполами полковникъ La Fay предложилъ къ защитѣ мысовъ Grosse Tour, Aiguillette и Balaguier на тулонскомъ рейдѣ. Планы этого отличнаго офицера (весьма хорошо извѣстнаго по тѣмъ заслугамъ, которыя онъ оказалъ нашей артиллеріи) сопровождались весьма подробными смѣтами. Расходы на сооруженіе одного такого форта были на столько умѣренны, что никого не могли бы устрашить. Мы надѣемся, что эта остроумная и экономическая система, рано или поздно будетъ имѣть примѣненіе.

Прошло менѣе года съ тѣхъ поръ, какъ мы писали эти строки, когда, въ сентябрѣ 1868 года, нѣмецкіе журналы извѣстили, что по приказанію прусскаго короля, въ Кобленцѣ, производились испытанія надъ вращающимися башнями и что эти настоящіе желѣзные блакгоузы будутъ расположены эшалонами по теченію Рейна, «чтобы—прибавляютъ газеты—въ случаѣ нужды помѣшать непріятельской флотиліи внести войну до Майнца и Кельна».

Уже нѣсколько лѣтъ какъ и англичане вступили на этотъ путь. Ихъ комитетъ фортификаціонныхъ сооружій—въ которомъ флотъ пользовался тѣмъ неоспоримымъ вліяніемъ, какое онъ и долженъ былъ бы имѣть во всѣхъ странахъ при вопросахъ, касающихся обороны рейдовъ и портовъ—долгое время трудился надъ рѣшеніемъ различныхъ задачъ касающихся обороны береговъ. Несмотря на преобладаніе на морѣ, которое такъ трудно было бы оспоривать, сосѣди наши не хотѣли полагаться исключительно на свои *старые*

(*) См. планъ, приложенный въ концѣ этого сочиненія. Первый проектъ этого офицера относится къ іюлю 1862 года; онъ былъ представленъ императору въ декабрѣ 1864 года.

валы (Old England's wooden walls) т. е. на знаменитыя деревянныя стѣны, которыя «на всѣхъ моряхъ, презирая битвы и непогоды, составили въ теченіе столькихъ лѣтъ величіе старой Англіи!» Хотя эти деревянныя стѣны стали теперь многочисленными и сильными броненосными судами, все же смѣлая и предусмотрительная нація не сочла разумнымъ полагаться исключительно на подвижную оборону флотомъ. На спитгедскомъ рейдѣ, напримѣръ, посреди той прекрасной водной поверхности, которая покрываетъ портсмутскій арсеналъ, англичане сочли необходимымъ учредить линію защиты, выдвинутую впередъ на большое разстояніе (tres avancée). На этомъ-же основаніи они устроили тѣ *морскіе форты*, которые, слѣдуя справедливому опредѣленію г. вице-адмирала Тушара (*Touchard*) суть *«столь же и суда береговой стражи, поставленные на мель или на шпринги.»*

Такъ броненосные форты Horse Sand и No man's land (*), два укрѣпленія воздвигнутыя посреди спитгедскаго рейда на 1800 метровъ (900 саж.) одинъ отъ другаго, имѣютъ подошву ихъ основанія въ 3 фута, на 6 футъ подъ уровнемъ самаго нижняго ординара. —«Эти основанія состоятъ изъ кругообразнаго пояса, составленнаго изъ большихъ кусковъ бетона съ гранитною облицовкою; причемъ гранитные камни внизу, у отмели, имѣютъ величину въ 16 куб. мет. а надъ уровнемъ самаго высокаго ординара 12 куб. мет.; горизонтальные камни образуютъ отступы между этими двумя уровнями. Пространство, заключенное въ этомъ поясѣ, должно быть наполнено жирною глиною и голышами и покрыто сверху слоемъ бетона для закладки на немъ самаго форта. На этомъ обширномъ основаніи 64 метр. (32 саж.) въ діаметрѣ, соорудятъ внѣшнюю стѣну въ 5 метровъ ($2^1/_2$ саж.) высоты и 4,42 м. (2 саж. слишк.) толщины, составленную изъ кусковъ гранита и портланскаго цемента». Казематированный этажъ будетъ поставленъ на 45 сентим. (17,5 дюйм.) отступя отъ внѣшней стѣны нижняго основанія для того, чтобы можно было удобно устроить металлическую облицовку и ея подкладку. Двадцать семь казематовъ образуютъ первый этажъ, заключающій въ себѣ 27 орудій,

(*) См. Forts de mer, въ 1867 году, стр. 3 и слѣдующія въ Revue maritime и у Arth. Bertran'a. Парижъ, 1867 года.

18 тоннъ вѣсомъ каждое. Наконецъ, въ 6 метрахъ надъ платформою казематированнаго этажа, устроятъ 6 вращающихся желѣзныхъ башенъ, изъ коихъ каждая должна имѣть по два орудія по крайней мѣрѣ 23 тоннъ вѣса, т. е. устроятъ второй боевой этажъ, независимый отъ перваго, на 10 метровъ надъ уровнемъ высокихъ водъ. Англійскіе документы, на которые ссылается вице-адмиразъ Тушаръ, насчитываютъ, отъ устья Темзы до Корка, не менѣе тридцати вращающихся башенъ (revolving turrets), назначенныхъ для обороны береговъ. За неимѣніемъ такихъ башенъ, артиллерія большаго калибра ставится на поворотныя платформы (turn-tables), позади неподвижной броненосной стѣны, криволинейной формы. Впрочемъ, надо основательно прочесть и обдумать вышеупомянутую интересную статью Forts de mer, чтобы понять всю громадность той роли, которая предстоитъ этимъ укрѣпленіямъ въ современной прибрежной войнѣ. Адмиралъ Дальгренъ (флота Соединенныхъ Штатовъ), въ сочиненіи о способахъ обороны Нью-Йорка, также рекомендуетъ «ни въ какомъ случаѣ не подвергать каменныя стѣны выстрѣламъ нарѣзныхъ орудій». Онъ высказывается въ пользу устройства линіи земляныхъ укрѣпленій во всѣхъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ крайней необходимости въ каменной облицовкѣ. Таково, повидимому, мнѣніе спеціалистовъ на континентѣ. Есть система защиты, гораздо менѣе стоющая и между тѣмъ грозная, для которой на каждой мѣстности найдется достаточно матеріала; система эта заключается въ обобщеніи *земляныхъ* фортификаціонныхъ сооруженій, съ успѣхомъ дѣйствовавшихъ въ послѣднюю американскую войну.

Никто, конечно, не забылъ тѣхъ гигантскихъ крѣпостныхъ работъ, которыя съ такой быстротою были возведены вокругъ Севастополя генераломъ Тотлебеномъ. Это превосходное обыкновеніе прикрываться земляными редутами, замѣчательной примѣръ котораго былъ поданъ русскими нашимъ отцамъ въ бородинской битвѣ (bataille de la Moskova), замѣчается всюду въ продолженіе крымской кампаніи. Во время балтійской кампаніи, въ 1855 году, было замѣчено, что русскіе покрыли балтійское прибрежье редутами, состоявшими изъ земляныхъ мѣшковъ; причемъ, чтобы предупредить обсыпаніе, мѣшки были вложены въ свайные срубы.

Вообще говоря, мы надѣемся, что барбетныя батареи,—обыкновенно устроиваемыя скорѣе и несравненно менѣе стоющія, нежели броненосные форты,—если онѣ достаточно *командуютъ* сосѣднею частью моря, еще долго будутъ составлять укрѣпленія, которыя по преимуществу станутъ противоставлять морскимъ осадамъ.

Этотъ столь важный вопросъ о командованіи мѣстностью, недостаточно понятый прежде (если судить по числу встрѣчающихся старинныхъ батарей, возведенныхъ въ уровень съ поверхностью воды), жизненъ въ отношеніи прибрежныхъ укрѣпленій не менѣе, чѣмъ въ отношеніи батарей чисто-сухопутныхъ. Въ примѣрахъ, подтверждающихъ это, нѣтъ недостатка.

Слѣдуя Naval Gunnery, каждый разъ, когда на какомъ-либо прибрежьи понадобится возвести батарею, обращенную къ морю, знакомство съ морскою картою данной мѣстности становится необходимымъ не менѣе, чѣмъ съ ея топографическими условіями. Ибо, не глубина ли воды, до извѣстныхъ предѣловъ вокругъ этого укрѣпленія, одна только и опредѣляетъ то разстояніе, съ котораго оно можетъ быть обстрѣливаемо съ моря? Въ области приливовъ, глубина воды или увеличивается, или уменьшается, а потому и суда могутъ обстрѣливать батареи въ большемъ или меньшемъ разстояніи, а при томъ и относительное возвышеніе сражающихся можетъ быть различно.

Избрать мѣстность, по высотѣ достаточную для командованія на нѣкоторое разстояніе надъ смежною частью моря, безспорно составляетъ первое условіе для хорошаго устройства барбетной батареи. Никакой другой родъ укрѣпленій не представляетъ меньшей цѣли для огня непріятельскихъ судовъ и не владѣетъ большимъ полемъ для горизонтальнаго огня своей артиллеріи.

При употребленіи гладкоствольной артиллеріи и сферическихъ снарядовъ, возвышеніе, которое слѣдовало дать прибрежнымъ батареямъ, обыкновенно регулировалось удобствами рикошетной стрѣльбы и тѣмъ разстояніемъ, съ котораго непріятельскій флотъ, по всему вѣроятію, долженъ былъ открыть сраженіе. Недавно еще, желая доставить береговымъ орудіямъ возможность стрѣлять въ возвышенный корпусъ большаго судна настильно-рикошетнымъ огнемъ (tir rasant de ricochets), находили, что высота батареи

должна быть достаточно умѣренна, чтобы дозволить ядромъ ударять по водѣ подъ угломъ паденія по крайней мѣрѣ трехъ съ половиною градусовъ. Въ настоящее же время уже ни для кого не тайна, что употребленіе продолговатыхъ снарядовъ, какъ слѣдствіе введенія нарѣзной артиллеріи, уничтожило рикошетную стрѣльбу. По этому не служитъ ли способность обстрѣливать прибрежье подъ наибольшимъ угломъ склоненія единственнымъ предѣломъ при назначеніи высоты и командованія прибрежныхъ батарей? Береговые лафеты, устроенные такъ, чтобы доставлять возможность стрѣлять подъ весьма большими углами склоненія должны заключить собою этотъ новый порядокъ вещей.

«Въ англійской полевой артиллеріи—говоритъ авторъ Naval Gunnery—наклонный огонь съ высоты, равняющейся одной сотой разстоянія до противника, считаютъ наиболѣе благопріятнымъ для пораженія непріятельскихъ войскъ; но въ борьбѣ батарей противъ батарей желательно имѣть, въ отношеніи командованія, преимущество надъ пушками противника. При осадѣ Бургоса, въ 1812 году, когда англійскія осадныя батареи были расположены въ разстояніи 135 метровъ (67 саж.) отъ городской стѣны, стоявшія на ней французскія орудія, находясь на высотѣ 15 метровъ ($7^1/_2$ саж.) были *несодолимы*, и стрѣляя склонительнымъ огнемъ подъ угломъ 10 градусовъ, безпрерывно поражали платформы осаждающихъ.»

Предположимъ, дѣйствительно, что броненосное судно находится передъ весьма высокою барбетною батареею: снаряды этой батареи будутъ ложиться на его мало или вовсе неблиндированную палубу подъ большими углами, и каждую минуту станутъ угрожать ему проникновеніемъ въ наиболѣе жизненныя части. Подъ такимъ огнемъ на суднѣ не будетъ ни одного пункта, за исключеніемъ, можетъ быть, самой глубины трюма, въ которомъ экипажъ не подвергался бы опасности подпасть или подъ непосредственные удары этихъ снарядовъ, или подъ удары деревянныхъ и желѣзныхъ осколковъ, отрываемыхъ снарядами при проходѣ ихъ чрезъ глухіе люки и палубы, или наконецъ контузіямъ, которыя могутъ происходить отъ дѣйствія передачи удара ядеръ о наружную поверхность покрытыхъ бронею стѣнъ судна.

И, напротивъ, что могутъ подѣлать противъ высоко расположенной батареи ядра и гранаты броненосныхъ судовъ? Какое преимущество могутъ они имѣть относительно артеллеристовъ, совершенно защищенныхъ или землянымъ эполементомъ или тѣми самыми пушками, изъ которыхъ они стрѣляютъ? Исходъ одинъ: зарыться въ массахъ земли, если не представится рѣдкій случай ударить или разорваться на самомъ гребнѣ бруствера (*).

Впрочемъ, эта столь успокоительно дѣйствующая картина барбетныхъ укрѣпленій не лишена и нѣкоторыхъ темныхъ сторонъ. Если вѣрить новѣйшимъ описаніямъ береговой войны въ Соединенныхъ Штатахъ, то не разъ случалось, что «барбетныя батареи, защищенныя хорошо устроенными траверсами, при одинаковомъ числѣ и колибрѣ орудій, были поражаемы судами, покрытыми бронею достаточной толщины». Это объясняется тѣмъ что флотъ, какъ мы уже и замѣтили выше, можетъ, въ подобномъ случаѣ, сосредоточить весьма большое число орудій на батареѣ, опредѣлить ея направленіе, дальность стрѣльбы и иногда приблизиться къ ней на столько, чтобы покрыть ее картечью.

«До послѣдняго времени—говоритъ контръ-адмиралъ Портеръ въ одномъ письмѣ, отъ 1-го февраля 1865 г., объ оборонѣ береговъ—допускали, что *одно орудіе* на береговомъ фортѣ стоитъ 10 орудій на суднѣ; однако это отношеніе теряетъ свою справедливость, когда нѣсколько судовъ наведутъ большое число орудій на одинъ фортъ и пустятъ противъ барбетныхъ батарей, или людей поставленныхъ сзади траверсовъ, цѣлый дождь гранатъ и обыкновенной и шрапнелевой картечи.»

Той же тактики держался и адмиралъ Фаррагутъ при проходѣ открытою силою чрезъ фарватеръ Мобиля. Онъ приказалъ, употребивъ прежде всего въ дѣло гранаты и шрапнелеву картечь съ трубками на короткое разстояніе, «стрѣлять обыкновенною картечью въ то время, когда подойдутъ ближе чѣмъ на 300 метровъ (150 саж.), цѣля немного выше. Суда, которыя будутъ въ состояніи сдѣлать это, должны поставить орудія на ютѣ, на переднихъ шканцахъ и даже на марсахъ.»

(*) Большія подробности см. въ сочиненіи La Marine, en face des fortifications глава III, стр. 58 и 59.

Между прочимъ, вотъ нѣсколько правилъ, основанныхъ на опытѣ, которыя подполковникъ фонъ-Шелиха (von Scheliha), инженеръ конфедератовъ, рекомендуетъ для постройки береговыхъ укрѣпленій (*).

«1) Песокъ или земля составляютъ наилучшій и наименѣе дорогой матеріалъ для возведенія батареи.

«2) Надо много времени и большіе военные запасы, для того чтобы суда могли, безъ поддержки со стороны сухопутныхъ силъ, разрушить подобныя укрѣпленія.

«3) Корабельныя орудія, если они въ гораздо большемъ числѣ, всегда могутъ принудить барбетныя пушки къ молчанію.

«4) Нужны желѣзные казематы, чтобы защитить орудія и ихъ прислугу.

«5) Какая бы система ни была принята (вращающіяся башни, обыкновенныя блиндированныя башни и проч.), но въ пунктахъ, подставленныхъ сосредоточенному огню непріятеля, нужна толщина плитъ въ 50 сентим. (19,5 дюйм.)

«6) Фронтъ каземата долженъ встрѣчать снаряды подъ небольшимъ угломъ, чтобы заставить ихъ рикошировать.

«7) Помѣщать точку вращенія орудія въ амбразуру такимъ образомъ, чтобы амбразура была вся закрыта жерломъ орудія.

«8) Соединить отдѣльныя батареи земляною куртиною, чтобы онѣ могли анфилироваться.

«9) Закрыть и сильно защищать въ горжѣ всѣ укрѣпленія расположенныя такъ, что онѣ могутъ быть взяты съ тылу въ то время, когда непріятельскій флотъ пройдетъ батареи.

«10) Если позволитъ мѣсто, то должно разставить орудія на сколько возможно дальше одно отъ другаго; такое расположеніе дозволитъ сосредоточить на непріятелѣ огонь всѣхъ орудій, безпокоя его, если онъ старается сосредоточить огонь своихъ орудій на той или другой батареѣ.

«11) Вооруженіе морскихъ батарей зависитъ отъ ихъ высоты надъ уровнемъ воды, и если мѣстность позволяетъ, то слѣдуетъ

(*) Défense des côte, barrages et torpilles sous marines. Guerre d'Amerique; переведено на франц. г. Л. де ла Шовиньеромъ, корабельнымъ лейтенантомъ. Парижъ.

соединять батареи, обстрѣливающія настильно (batteries rasantes), вооруженныя гладкоствольными орудіями 25, 27,5 и 38,5 сантим. (9,7, 10,7 и 14,0 дюйм.) калибра, съ возвышенными батареями, вооруженными нарѣзными орудіями, стрѣляющими склонительно; нѣтъ броненосныхъ судовъ, способныхъ выдерживать склонительный огонь большихъ орудій.

«Опытъ долженъ рѣшить вопросъ о томъ, что если *дать мортирамъ нарѣзы*, то выиграетъ ли ихъ стрѣльба, въ отношеніи точности, на столько, чтобы признать эти орудія обыкновеннымъ вооруженіемъ при оборонѣ береговъ противъ нападенія броненосныхъ флотовъ.

«Барбетныя орудія—говоритъ контръ-адмиралъ Портеръ въ главѣ, на которую мы уже ссылались,—ставятъ обыкновенно въ 6 метрахъ (3 саж.) одно отъ другаго, составляя изъ нихъ, смотря по надобности, рядъ въ 10, 15 или 30 пушекъ, безъ промежуточныхъ траверсовъ; однако, при такомъ расположеніи невозможно, чтобы батарея могла сопротивляться огню эскадры. Бар«бетная батарея всегда будетъ уязвима, если разстояніе между ея орудіями менѣе 9 метровъ ($4^1/_2$ саж.); слѣдовало бы устроивать эти батареи такъ, чтобы пушки отстояли одна отъ другой по крайней мѣрѣ на 30 метровъ (15 саж.) и между ними были высокіе земляные траверсы.»

«Укрѣпленія изъ земли, или изъ мѣшковъ съ землею, имѣютъ иногда важные недостатки: часто ядро, ударивъ въ верху, бросаетъ въ жерло орудія землю или песокъ въ количествѣ, достаточномъ чтобы помѣшать стрѣльбѣ; такъ это было, между прочимъ, въ фортѣ Фишеръ (при входѣ въ Вильмингтонъ). Кромѣ того, разбросанная земля часто затрудняетъ повороты орудій и мѣшаетъ боковому наведенію ихъ; она иногда ранитъ орудійную прислугу.»

Имѣя въ виду увеличеніе условій, способствующихъ безопасности барбетныхъ батарей, нельзя не указать нашимъ инженернымъ и артиллерійскимъ офицерамъ на важное изобрѣтеніе капитана королевской артиллеріи Монкрифа (Moncrieff), дѣлающее теперь много шуму въ военномъ мірѣ Англіи. Въ Illustrated London News, отъ 31 октября 1868 года, и въ майской, сентябрьской,

октябрьской и ноябрьской книжкахъ Revue maritime за 1868 годъ были помѣщены чертежи и интересное описаніе этого остроумнаго изобрѣтенія. Прибавимъ, что оно составляетъ значительный прогрессъ въ употребленіи барбетныхъ батарей, уменьшая въ весьма большой пропорціи возможность пораженія прислуги или орудія. Этотъ офицеръ былъ во время осады Севастополя пораженъ тѣми преимуществами, которыя доставляетъ уничтоженіе амбразуръ. «Заряжать оружіе подъ прикрытіемъ и выставлять его на видъ непріятеля только на время, необходимое для выстрѣла»—вотъ та идея, примѣненіе которой капитанъ Монкрифъ преслѣдовалъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ. Въ настоящее время успѣхъ, повидимому, увѣнчалъ его усилія.

Система эта состоитъ *въ сбереженіи силы отдачи*, съ тѣмъ чтобы употребить её нѣсколько позже для постановки орудія въ батарею. Въ моментъ, когда раздастся выстрѣлъ, орудіе при помощи коромыселъ или элеваторовъ опускается въ прикрытый путь (chemin couvert), при чемъ сила отдачи поднимаетъ грузъ, служащій противовѣсомъ и, въ свою очередь, умѣряющій эту силу; когда орудіе опустилось, его стопорятъ паломъ зубчатаго колеса. За тѣмъ заряжаютъ орудіе, поворачиваютъ его по желанію, если понадобится предварительно наводятъ и когда, потомъ, откладываютъ стопоръ, то грузъ заставляетъ какъ станокъ, такъ и орудіе подняться въ желаемое положеніе для сдѣланія выстрѣла.

Такимъ образомъ, орудіе попеременно то поднимается, то опускается. Оно даетъ выстрѣлъ, находясь на высотѣ, и за тѣмъ вновь заряжается подъ защитою той траншеи, въ которую оно скрывается послѣ выстрѣла. Главнымъ дѣятелемъ этихъ подъемовъ и опусканій служитъ *грузъ*, придѣланный къ переднимъ концамъ элеваторовъ съ цѣлью уравновѣшивать тяжесть орудія. Сила отдачи употребляется для того, чтобы заставить орудіе опуститься при помощи коромыселъ въ ту траншею—убѣжище, гдѣ артиллеристы ждутъ его для заряжанія. Тяжести расположены такимъ образомъ, что вся система находится въ равновѣсіи въ то время, когда орудіе занимаетъ самое высокое положеніе.

(См. фиг. 1).

А. Станокъ;

B. Элеваторы или коромысла;

C. Платформа;

Пунктирныя линіи представляютъ станокъ и пушку во время заряжанія;

D—грузъ, достаточный для уравновѣшенія пушки со станкомъ.

Когда раздается выстрѣлъ, элеваторы начинаютъ вращаться и заставляютъ всю систему опускаться по дугообразной кривой; сила отдачи скоро поглощается грузомъ, система останавливается, орудіе заряжаютъ и за тѣмъ, отложивъ стопоръ, ставятъ въ батарею.

Если существуетъ обыкновеніе замаскировывать батареи передъ открытіемъ огня, то принявъ предложенную систему, эту операцію можно производить легче чѣмъ при барбетныхъ батареяхъ съ амбразурами или съ куполами. Дѣйствительно, здѣсь сама естественная поверхность почвы образуетъ брустверъ, непредставляющій непріятелю никакой цѣли. Орудіе показывается надъ брустверомъ только на время, необходимое для сдѣланія выстрѣла. Подвижной экранъ, который можно было бы, по желанію, или выставлять впереди каждой пушки, или убирать, отнялъ бы у непріятеля и послѣдніе шансы попадать въ орудія (въ теченіе весьма короткаго времени, когда онѣ находятся въ батареѣ) и принудилъ бы его безполезно израсходовать огромное число снарядовъ.

Тотчасъ послѣ поднятія пушки, коммендоръ можетъ лично навести ее, ставъ на платформу. При опытахъ въ Шебуринесѣ служила англійская пушка 17,7 сант. (6,9 дюйм.) калибра, вѣсомъ 7 тоннъ, собственно станокъ вѣсилъ 1495 килограммовъ, элеваторы 5657 килогр. (около 353 пуд.), грузъ 8000 килогр. (500 пуд.) и платформа 5000 килогр. (312 пуд.), такъ что общій вѣсъ былъ 27,241 килограммъ (1703 пуд.). Скорость стрѣльбы среднимъ числомъ одинъ выстрѣлъ въ 2 минуты. Итакъ, батарея въ 10 орудій могла бы, менѣе чѣмъ въ 20 минутъ, выпустить 100 снарядовъ въ судно малыхъ размѣровъ. «До крайности странно видѣть, по выраженію одного очевидца, какъ огромное артиллерійское орудіе внезапно выходитъ изъ за бруствера, или изъ минпаго колодца, ни чѣмъ не обозначеннаго, и потомъ столь же скоро прячется въ него.»

По истеченіи двухъ дней прислуга пріучилась стрѣлять такъ же вѣрно и еще быстрѣе, чѣмъ на батареѣ съ амбразурами. Стрѣляли

въ подвижныя мишени, заставляя артиллеристовъ при каждомъ выстрѣлѣ измѣнять наведеніе орудія какъ въ высоту, такъ и въ боковомъ направленіи. Передъ концомъ втораго дня достигли того, что въ 19 минутъ дѣлали 10 хорошо направленыхъ выстрѣловъ. Хотя прислуга во все время опыта состояла изъ десяти человѣкъ, но вся система (не смотря на то что имѣетъ отъ 20 до 30 тоннъ вѣса), такъ хорошо уравновѣшана что съ орудіемъ въ 7000 килограммовъ (438 пуд.) могли управляться при помощи трехъ хорошо обученыхъ людей, производившихъ выстрѣлы черезъ промежутки въ 2ᵐ 30ˢ.

Въ рапортѣ коммисіи, на которую было возложено испытаніе системы, выражается желаніе, чтобъ было сдѣлано примѣненіе ея къ орудіямъ большаго калибра.

Въ ожиданіи этого, капитанъ Монкрифъ резюмировалъ въ одной лекціи тѣ различныя преимущества, которыя представляетъ его изобрѣтеніе: 1) экономію работы при управленіи орудіемъ, 2) легкость замаскировывать батарею, 3) уменьшеніе отдачи и измѣненіе въ горизонтальномъ направленіи усилія, производимаго ею, 4) легкость управленія орудіемъ, 5) экономію въ устройствѣ фортификаціонныхъ укрѣпленій.

«Слѣдствія этого изобрѣтенія таковы, прибавляетъ одно англійское *Revue*, что подумываютъ уже воспользоваться силою отдачи для подниманія большихъ снарядовъ до жерла орудія. Наконецъ, доходятъ до предположенія, что система Монкрифа могла-бы въ вооруженіи военныхъ судовъ съ такимъ же успѣхомъ, замѣнить башню съ какимъ эта послѣдняя замѣнила бортовыя батареи.»

Оборона острововъ сосѣднихъ съ прибрежьемъ во всѣ времена требовала особыхъ предосторожностей. Взятіе одной изъ этихъ передовыхъ позицій, имѣющей портъ, или простую якорную стоянку, могло бы доставить господствующему флоту весьма серьезный операціонный базисъ. Въ рукахъ непріятеля, преобладающаго на морѣ, этотъ базисъ могъ бы стать вторымъ Гибралтаромъ. Поэтому поставить эти большія острова въ защиту отъ непріятельской высадки не составляетъ ли предметъ не послѣдней важности? Устройство правильной цитадели не всегда было бы достаточно для гарантіи такого результата. Если нуженъ

примѣръ, то мы не знаемъ болѣе знаменательнаго, чѣмъ взятіе Бельиля въ 1761 году.

Это событіе, имѣвшее извѣстное вліяніе на пагубный міръ 1763 года, заслуживаетъ особаго повѣствованія. По свидѣтельству «Мемуаровъ» герцога Эгильонскаго, губернатора Бретани, которому мы предоставимъ говорить (*), Бельиль сталъ уже съ давняго времени для англійскаго правительства предметомъ алчнаго желанія. «Этотъ передовой стражъ нашихъ береговъ, расположенный на выстрѣлъ отъ Нанта, Лоріана и Бреста сулилъ англичанамъ пристанище, изъ котораго они надѣялись докончить разореніе нашей торговли. Герцогъ Эгильонскій вовсе не пренебрегалъ ихъ намѣреніями. Онъ сдѣлалъ безконечное число поѣздокъ на Бельиль и, кромѣ заботъ о цитадели, ничѣмъ не неглижировалъ, чтобъ укрѣпить Grandes-Sables и Port-Andro, единственныя мѣста береговъ, удобныя для высадки въ значительныхъ размѣрахъ.»

Бельиль защищали 2000 человѣкъ регулярнаго войска, батальонъ милиціи и 1000 человѣкъ береговой стражи. Герцогъ Эгильонскій прибавилъ къ нимъ, въ видѣ резерва, и полкъ Бигора. «Этого было болѣе чѣмъ необходимо, замѣчаетъ историкъ, чтобы сдѣлать всякую высадку почти невозможною!»

Между тѣмъ 10-го апрѣля 1761 года, въ полночь, губернаторъ Бретани получилъ отъ военнаго министра депешу слѣдующаго содержанія: «Непріятель аттакуетъ Бельиль. Мы начнемъ успокоиваться лишь только тогда, когда я узнаю о вашемъ прибытіи въ сосѣдство». Министръ нисколько не ошибался. Едва онъ запечаталъ свое письмо, какъ 8-го числа 1761 года, англійскій флотъ съ 12,000 человѣкъ дессанта появился передъ узкимъ

(*) Mémoires pour M. le duc d'Aiguillon. Парижъ 1770.

Любезное письмо, которое было адресовано намъ, въ 1864 году, инженернымъ генераломъ Фроссаромъ (Frossard), возложило на насъ обязанность исправить ошибку, вошедшую въ La Guerre des Cotes, въ отношеніи продолжительности сопротивленія бельильской цитадели, сопротивленія продолжавшагося въ теченіе 6 недѣль. Такимъ же образомъ мы сочли своею обязанностью разсказать подробности объ аттакѣ и взятіи этого мѣста по современнымъ, впрочемъ, весьма любопытнымъ мемуарамъ губернатора Бретани.

прибрежьемъ Port-Andro. Въ тотъ день войска, составлявшія гарнизонъ Бельиля, встрѣтили англичанъ весьма бодро и, не колеблясь, отбросили ихъ къ морю. «Полки де-Ниса и де-Биггора дѣлали въ это утро чудеса». Къ несчастью, г. кавалеръ де Сенъ-Кроа, «занятый, примѣчаетъ хроникеръ, болѣе мыслью о побѣдѣ, чѣмъ средствами доставить ее себѣ», держалъ своихъ солдатъ въ продолженіе *четырнадцати* дней на бивуакахъ и когда, 22 апрѣля, англійская экспедиція вновь предприняла высадку на томъ же мѣстѣ, то нашла, что наши солдаты утомлены, а между начальниками ихъ царитъ разладъ. Тѣмъ не менѣе, при первомъ же натискѣ, наши войска еще разъ опрокинули въ море всѣхъ появившихся передъ ними англичанъ. Уже высадка съ фронта была, повидимому, отражена, какъ вдругъ непріятель, сдѣлавъ обходъ, взлѣзаетъ на скалы, считавшіяся неприступными, и появляется въ двухстахъ шагахъ отъ нашего фланга. Благодаря этой неожиданости и жестокой ссорѣ, возникшей въ то время между полковниками де-Нисъ и де-Бигорръ (*), англичане успѣли занять берегъ.

Предвидя, однако, возможность быстраго отступленія, герцогъ Эгильонскій предписалъ кавалеру Сенъ-Круа защищать мѣстность шагъ за шагомъ и воспользоваться ночью, чтобы напасть на непріятеля посреди его первыхъ хлопотъ по высадкѣ десанта. «Счастье, казалось, само хотѣло взять на себя напоминаніе этихъ приказаній г. кавалеру Сенъ-Круа». Порывъ вѣтра удалилъ аглійскій флотъ отъ берега. Англичане имѣли на берегу не болѣе 4000 человѣкъ, притомъ безъ съѣстныхъ припасовъ, безъ палатокъ и безъ военныхъ запасовъ. Впослѣдствіи офицеры ихъ признавались, что если бы французы двинулись на нихъ смѣло, то они были бы вынуждены сдаться. «Къ несчастью, губернаторъ Бельиля думалъ только о постройкѣ редутовъ передъ своей цитаделью.»

Вѣтеръ стихъ. Флотъ вновь приблизился къ берегу и началась осада. Непріятельскія суда разошлись по каналу для болѣе тѣс-

(*) Эти два высшіе офицера забылись до такой степени, что въ самый разгаръ битвы обнажили шпаги другъ противъ друга.

ной блокады Бельиля. Г. де Сенъ-Кроа, потерявъ всякую надежду получить подкрѣпленіе съ континента, сдался 7 іюня послѣ шести недѣльной осады. Гарнизонъ, получившій воинскія почести, вышелъ черезъ удобный проломъ въ стѣнѣ.

«Однако, замѣчаютъ «Мемуары», вовсе не недостатокъ въ войскахъ или недостатокъ боевыхъ запасовъ понудили къ сдачѣ, такъ какъ опись, составленная при взятіи цитадели, доказываетъ, что у насъ оставались значительные съѣстные припасы; что же касается войскъ, которыя были ввѣрены г. де Сенъ-Кроа *для защиты берега, а вовсе не для того, чтобъ натискать ихъ въ тѣсную цитадель*, то извѣстно, что численность ихъ только стѣсняла его.»

Разсужденія «Мемуаровъ» герцога Эгильонскаго какъ-будто высказаны вчера и могли бы избавить насъ отъ всякихъ комментарій. Разумѣется, присутствіе цитадели на такихъ островахъ, обороной которыхъ стóитъ заняться, цитадели необходимой (какъ для моральнаго дѣйствія, такъ и въ видѣ складочнаго мѣста съѣстныхъ припасовъ и военныхъ запасовъ) позволитъ гарнизону продолжить свое сопротивленіе. Но между тѣмъ роль такого плацдарма должна быть довольно ясно опредѣлена, чтобъ избѣжать въ тактикѣ всякой ошибки, похожей на ошибку губернатора Бельиля въ 1761 году. Потому-то именно, что подкрѣпленія съ континента могутъ иногда заставить себя ждать или совершенно не подойти, всякое продолженіе сопротивленія пріобрѣтаетъ высокую важность, если подумать о тысячахъ тѣхъ обстоятельствъ, которыя могутъ вынудить непріятельскій флотъ уйти въ море. Защищать прибрежье, во что бы то ни стало, вотъ въ чемъ должна заключаться главнѣйшая забота командующихъ островами.

Не ясно-ли, что наши большіе острова слѣдуетъ, какъ во время первой имперіи, защищать достаточными пѣхотными гарнизонами (какъ наприм. батальономъ, полкомъ или даже бригадою) и значительнымъ количествомъ артиллеріи. Каждое изъ береговыхъ мѣстъ, доступныхъ для высадки, должно быть защищено батареей, замкнутою въ горжѣ хорошимъ редюитомъ. Достаточно сказать, что островныя цитадели должны служить убѣжищемъ только для такого гарнизона, который потерпѣлъ пораженіе и не въ

состоянии продолжать кампанию. По мнѣнію одного изъ нашихъ пѣхотныхъ генераловъ, лица компетентнаго въ дѣлѣ защиты острововъ (*), къ многочисленнымъ путямъ идущихъ изъ центра острова къ его окраинамъ, слѣдуетъ прибавить хорошую дорогу по окружности. Свѣдущій губернаторъ, имѣя хорошихъ береговыхъ часовыхъ изъ моряковъ и телеграфныя проволоки, протянутыя по длинѣ всѣхъ этихъ путей, будетъ далекъ отъ мысли прятаться за четыре стѣны цитадели, окрещенныя однимъ умнымъ господиномъ, знаменательнымъ именемъ «бомбоваго гнѣзда», а сосредочитъ свои силы и допуститъ высадку первыхъ отрядовъ экспедиціи, чтобы помѣшать непріятельскому флоту употребить въ дѣло свою огромную артиллерію. За тѣмъ, развернувъ свои батареи, онъ обдастъ эти первые отряды картечными гранатами и, построивъ свои войска въ сомкнутыя колонны, сдѣлаетъ высадку непріятеля тщетною, нанеся ему, какъ знаменитый Вобанъ въ Комарэ, смертельный ударъ.

Изъ этого краткаго перечня движенія идей въ дѣлѣ береговой защиты легче всего замѣтить на сколько мы удалились отъ періода того безпомощнаго состоянія, въ которомъ находилась наша морская граница до 1841 года.

Если главная забота военныхъ инженеровъ прежняго времени состояла въ томъ, чтобы загораживать морскіе арсеналы и даже главные коммерческіе порты двойнымъ рядомъ земляныхъ укрѣпленій, даже и въ мирное время едва открытыхъ чрезъ нѣсколько узкихъ выходовъ, то это было понятно въ то время, когда предпріятія парусныхъ флотовъ всегда почти резюмировались высадками, осадами или приступомъ непріятельскаго армейскаго корпуса. Развѣ въ наше время не было бы анахронизмомъ окружить съ береговой стороны приморскіе города рядомъ отдѣльныхъ фортовъ, а со стороны моря оставить въ силѣ средства приморской защиты, относящіяся къ 17 и 18 столѣтіямъ? Послѣ подвиговъ паровыхъ флотовъ, послѣ указаній войны Сѣвероамериканскихъ Соединенныхъ Штатовъ продолжать идти этими старыми путями прошлаго, не значило ли бы совершать очевид-

(*) Г. дивизіонный генералъ Трошю, уроженецъ Бельиля.

ную ошибку и предоставить себя самымъ тяжелымъ послѣдствіямъ? Надо въ существующихъ укрѣпленіяхъ сохранять то, что будетъ найдено необходимымъ, не давая, однако, приморскимъ городамъ задохнуться въ тѣсной оградѣ фортовъ. Но не кажется ли столь же очевиднымъ, что и всѣ новые кредиты на защиту прибрежныхъ городовъ въ будущее время должно расходовать на то, чтобы защитить данныя мѣстности какъ отъ нападенія броненоснаго флота, какъ и отъ разрушительныхъ дѣйствій бомбардировки?

Продолжая наши размышленія, спрашиваемъ: сколькихъ преимуществъ можно было бы достичь, посылая извѣстное число инженерныхъ и артиллерійскихъ офицеровъ въ прибрежные округа съ тѣмъ, чтобы долговременнымъ пребываніемъ въ нихъ, офицеры эти могли специализироваться въ дѣлѣ прибрежной обороны? Прекрасная записка коммисіи 1843 года достаточно убѣдительно доказываетъ это. Совѣщательный голосъ флота не могъ ли бы также выразить нѣсколько полезныхъ мнѣній или, по крайней мѣрѣ, оказать самое горячее содѣйствіе?

Въ дѣлѣ обороны береговъ и портовъ роль морскихъ офицеровъ не заключалось ли бы именно въ томъ, чтобъ привлечь теперь же все вниманіе спеціалистовъ какъ на военныя событія вообще, такъ и на указанія послѣдней американской войны? Развѣ на путешествующихъ не лежитъ обязанность сообщать ихъ долю опыта тѣмъ изъ своихъ соотечественниковъ, которые, по самому свойству ихъ дѣятельности, имѣютъ только весьма рѣдкіе случаи видѣть то, что происходитъ внѣ нашихъ границъ? Поэтому какъ не указать нашимъ инженернымъ, артиллерійскимъ и морскимъ офицерамъ на новѣйшее, весьма важное сочиненіе, которое, подкрѣпляя многіе изъ принциповъ, приведенныхъ нами въ этомъ этюдѣ, высказываетъ немало и новыхъ взглядовъ. За неимѣніемъ мѣста для сообщенія читателю анализа «Трактата объ оборонѣ береговъ во время войны Соединенныхъ Штатовъ», мы должны ограничиться краткою выпиской, въ формѣ *принциповъ*, нѣкоторыхъ изъ наиболѣе характеристическихъ результатовъ опыта, указываемыхъ полковникомъ Фонъ Шелиха (Von-Scheliha) (*).

(*) Défense des côtes, etc., etc.

1) «Сообщенiе многихъ линiй желѣзныхъ дорогъ съ различными пунктами берега предпочитается системѣ, состоящей въ укрѣпленiи приморскихъ городовъ второстепенной важности, причиняющей *раздѣленiе* силъ.

2) Соединить на нѣсколько разумно избранныхъ пунктахъ берега всѣ силы обороны.

3) Каменныя укрѣпленiя не могутъ сопротивляться огню нынѣшней артиллерiи.

4) Укрѣпленiе, хорошо устроенное изъ земли или, еще лучше, *изъ мѣшковъ съ землею*, представляетъ противъ нынѣшней артиллерiи оборону гораздо болѣе дѣйствительную, нежели фортификацiонныя сооруженiя возведенныя по старымъ планамъ.

5) Барбетныя орудiя, если онѣ даже защищены хорошо устроенными траверзами, могутъ быть приведены къ молчанiю сосредоточеннымъ огнемъ судовъ.

6) Форты, въ томъ видѣ какъ они строются въ наше время, не могутъ помѣшать многочисленному флоту пройти мимо нихъ, по крайней мѣрѣ въ томъ случаѣ, если въ фарватерѣ нѣтъ средствъ подводной защиты (контъ-адмиралъ Портеръ).

7) Загражденiя фарватера только мѣстами, недостаточно даже и при содѣйствiи батарей, чтобы помѣшать большому флоту проникнуть этимъ фарватеромъ.

8) Флотъ не въ состоянiи пройти силою проходы охраняемые сильными батареями и загражденiями, надлежащимъ образомъ устроенными.

9) Загражденiя и мины составляютъ систему защиты несравненно лучшую, чѣмъ тѣ форты, какiе возведены въ Соединенныхъ Штатахъ (контръ-адмиралъ Портеръ, 1-го февраля 1865 г.).

Итакъ, въ настоящее время, постоянная оборона на берегу, при помощи войскъ и фортификацiонныхъ сооруженiй, признается необходимымъ дополненiемъ вопросовъ, связанныхъ съ «подвижною и плавучею защитою портовъ флотомъ», (*) также какъ вопросовъ, относящихся до организацiи личнаго береговаго и портоваго состава.

(*) Разумѣя суда прибрежной обороны, загражденiя, перемычки, мины и проч.

VII.

ПОДВИЖНАЯ ОБОРОНА ГАВАНЕЙ И РЕЙДОВЪ ФЛОТОМЪ.

Флотъ прибрежной обороны.—Плавучія батареи, мониторы, тараны со шпирономъ, канонерскія лодки, мины и подводныя загражденія.

«Берега, острова, рейды и гавани суть тѣ же границы.»

Въ предъидущихъ главахъ мы разсматривали главныя начала, усвоенныя военнымъ вѣдомствомъ для защиты береговъ и портовъ. Въ свою очередь, почему флоту не разсмотрѣть въ томъ же отношеніи свои матеріальныя средства и спеціальное содѣйствіе, которымъ онъ можетъ послужить на пользу этимъ великимъ народнымъ интересамъ. Представляемый, въ коммисіи обороны 1841 года, въ лицѣ одного члена, лишенный почти 28 лѣтъ спеціальныхъ судовъ для этой цѣли, попеременно превращавшихся то въ осадный флотъ, то въ флотъ прибрежной обороны, съ минами и средствами подводнаго загражденія еще въ младенчествѣ, можетъ быть—въ великомъ вопросѣ, насъ занимающемъ—флотъ уже и такъ слишкомъ долго держался въ сторонѣ. Легко, однако же, замѣтить, въ какой степени честь его и репутація крѣпко связаны съ этимъ вопросомъ. Несмотря на то, что въ принципѣ оборона территоріи, а въ томъ числѣ и всего берега и портовъ, лежитъ на обязанности военнаго вѣдомства, однакоже, справедливо или нѣтъ, но не возложитъ ли общественное мнѣніе и на флотъ значительной доли отвѣтственности за непредвидимыя случайности, театромъ которыхъ могутъ сдѣлаться морскія границы?

Оборона берега фортами и батареями не будетъ ли тѣмъ дѣйствительнѣе, чѣмъ скорѣе установится согласіе между землею и моремъ, въ послѣднее время сдѣлавшееся совершенно необходи-

мымъ? Въ виду новыхъ орудій войны постоянная береговая оборона требуетъ, какъ неизбѣжнаго пополненія, подвижной, дѣйствующей на морѣ, обороны.

Желая обезопасить рейды отъ нечаяннаго прорыва, а гавани отъ нападеній и бомбардировки, недостаточно только увеличить число земляныхъ сооруженій на берегу, превращая полуострова въ плацдармы и укрѣпленные лагери; весьма часто условіе мѣстности не позволяетъ достаточно прочнымъ образомъ связать эти постройки. Въ большинствѣ случаевъ эти приморскія укрѣпленія, возведенныя въ концѣ прошлаго или въ началѣ нынѣшняго столѣтія, во времена парусныхъ флотовъ, обыкновенно дурно защищены съ фланговъ, прислонены къ скаламъ, или же будучи построены почти въ-уровень съ водою, лишены обширнаго горизонта и достатачнаго поля обстрѣла; кромѣ того, онѣ не имѣютъ между собою сообщеній или же, наконецъ, разбросаны на слишкомъ большомъ протяженіи берега.

Въ прежнія времена такъ мало думали о возможности прорыва открытою силою, осады или бомбардировки съ моря, что заботы инженеровъ, повидимому, главнымъ образомъ сосредоточивались на фланговой оборонѣ проходовъ, портовъ и рейдовъ, а также на силѣ самыхъ земляныхъ укрѣпленій. Но если вспомнить о достигнутой съ тѣхъ поръ большей легкости для паровыхъ эскадръ, проскочить входъ (какъ бы онъ ни былъ прикрытъ артиллеріей и фланговыми укрѣпленіями), то не будетъ ли прямою обязанностію подумать о средствахъ остановить врага или *внѣ* рейда, съ помощію искуственныхъ подводныхъ преградъ и минъ, или же *внутри* его, всеуничтожающимъ огнемъ артиллеріи и ударами судовъ и тарановъ прибрежной обороны? Не ясно ли, что отынѣ вся сила сопротивленія должна въ особенности сосредоточиться на тѣхъ главныхъ мѣстахъ якорныхъ стоянокъ, которыя могутъ быть доступны для нападающаго флота? «Рѣшительно упразднить батареи второстепенной важности или малаго возвышенія, но энергически концентрировать оборону направленіемъ перекрестнаго, и въ особенности *склонительнаго* огня на мѣста, гдѣ можетъ расположиться атакующій флотъ; защита проходовъ анфиладными батареями преимущественно передъ фланговыми»;

таковы, повидимому, должны быть начала, долженствующія руководить современными инженерными и артиллерійскими работами.

Съ своей стороны флотъ, оцѣнивая по достоинству труды специалистовъ, по примѣненію ими къ дѣлу новѣйшихъ системъ береговыхъ укрѣпленій, благоразумно сдѣлаетъ, совершенно выяснивъ свои собственныя средства, которыми онъ можетъ исполнить береговую оборону. Напримѣръ: если-бы существовали по прибрежью или вблизи портовъ, которые слѣдовало бы охранять, «якорныя мѣста, рейды или бухты, откуда непріятель, безнаказанно въ нихъ утвердившись, могъ бы постоянно грозить сосѣднимъ портамъ», развѣ флотъ не былъ бы обязанъ вытѣснить его оттуда? Кромѣ того, сколько можетъ быть такихъ обстоятельствъ, гдѣ могущественная помощь подводныхъ загражденій, или флота прибрежной обороны, будетъ совершенно необходима для пополненія пробѣловъ собственно береговой защиты, случившихся или отъ поддержки несовременныхъ сооруженій, или же отъ естественной слабости мѣста? Не придется ли флоту и здѣсь принять на себя выполненіе доблестнаго, но вмѣстѣ съ тѣмъ и труднаго дѣла, а главнымъ начальникамъ его арсеналовъ (портовъ) подвергнуться громадной отвѣтственности? Вотъ уже десять лѣтъ, какъ арсеналы флота выдерживаютъ такія многоразличныя преобразованія, подобныхъ которымъ не встрѣтить ни въ какомъ другомъ учрежденіи. Матеріальныя морскія средства находятся въ періодѣ испытаній и попытокъ, гдѣ множество типовъ тщетно стремятся удовлетворить разнообразію требованій дѣйствительности. Но есть ли возможность, въ самомъ дѣлѣ, избавиться отъ этого наплыва изобрѣтеній? Хотя съ громадными пожертвованіями, но волей-неволей, а приходится двигаться къ неизвѣстной будущности, примѣняя къ дѣлу быстро зарождающіяся новыя идеи. Изобрѣтенія прикрытій идутъ слѣдомъ за оружіемъ наступательнымъ. Приложеніе къ дѣлу брони и непроницаемыхъ переборокъ въ подводной части было послѣдствіемъ введенія шпирона, чудовищныхъ орудій и минъ. Въ виду этихъ трехъ грозныхъ орудій войны, почти одновременно увеличившихъ собою силы флотовъ, каждая граничащая съ океаномъ нація должна быть го-

това встрѣтить непредвидимую атаку новаго рода морскихъ латниковъ. Но чтоже и противопоставить этому новому осадному флоту, если не подобные же ему элементы?

Начало флота прибрежной обороны относится къ весьма отдаленнымъ временамъ. Еще римляне имѣли галеры, знаменитые *rostrum* которыхъ играли роль, подобную нынѣшнему шпирону. Вслѣдъ за галерами парусными и весельными, всевозможныхъ формъ и величинъ, вошли въ употребленіе прамы, шлюпки и канонерскія лодки. Все это были суда плоскодонныя, ходившія или подъ парусами, или подъ веслами; вооруженіе ихъ состояло изъ одной или нѣсколькихъ пушекъ. Не имѣя, впрочемъ, желанія вдаваться здѣсь въ область морской археологіи, мы прямо перейдемъ къ новымъ временамъ, а именно, къ крымской войнѣ.

Въ 1853 году необходимость скораго дѣйствія въ водахъ неглубокихъ, каковы заливы Балтики, Азовское море и рѣки, вливающіяся въ Черное, заставили Францію и Англію создать особую осадную флотилію. Первыми элементами этого флота прибрежной аттаки были канонерскія лодки небольшаго водоизмѣщенія трехъ различныхъ типовъ, паровыя бомбарды и, послѣдовавшія вскорѣ за ними, огромныя блиндированныя шаланды, которымъ дали названіе плавучихъ батарей. Эти броненосныя батареи, иниціатива введенія которыхъ принадлежитъ Франціи, не могли плавать въ открытомъ морѣ иначе, какъ на букспрѣ, съ наглухо законопаченными портами. Но тѣмъ не менѣе, разъ достигши мѣстъ закрытыхъ, онѣ могли, и на самомъ дѣлѣ дѣйствовали съ успѣхомъ при осадѣ Кинбурна. За тѣмъ, въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ, вплоть до американской войны можно было думать, что плавучія батареи останутся навсегда главнымъ типомъ флотовъ прибрежной войны. Послѣдствіемъ такого мнѣнія было то, что Англія, и въ особенности Франція, вполнѣ предались постройкѣ новаго ряда ихъ. Эти послѣднія броненосныя батареи, съ корпусомъ изъ желѣза и болѣе остроконечными формами въ подводной части, снабжены были и болѣе сильными машинами. Лучшія изъ нихъ могли ходить въ часъ по 6 и 7 узловъ. Съ помощію двойныхъ винтовъ и двухъ независимыхъ машинъ, несмотря на неблагопріятныя къ тому образованія формъ, въ этихъ батареяхъ

надѣялись достигнуть удовлетворительныхъ качествъ поворотливости. Въ грузу сидѣли онѣ отъ 7 до 9 футъ; что же касается до плавучести, высоты батареи, артиллеріи и промежутковъ между портами, то эти суда, задуманныя по прежнимъ образцамъ, оставляли желать многаго.

Въ нихъ еще ясно проглядывало младенчество судовъ береговой обороны. Въ будущемъ, инищіативѣ американцевъ, подъ вліяніемъ возбужденія борьбы за союзъ, принадлежало создать, подъ именемъ *монитора*, истинный типъ судна для защиты портовъ. Съ тою быстрою рѣшимостью дѣйствовать, которая была всегда характеристическою чертою американскаго духа, сѣверо-американскій конгресъ, 3-го августа 1861 года, вотировалъ постройку броненосныхъ судовъ для береговой защиты. Вызовъ на торги и условія были опубликованы 7 августа, а 16 сентября предложенія судостроителя Эриксона были уже приняты. За 1,300,000 франковъ, въ продолженіе *ста* дней, Эриксонъ обязывался выстроить судно для береговой обороны, непроницаемое для ядеръ, водоизмѣщеніемъ въ 1200 тоннъ, сидящее въ грузу 10 футъ и движущееся со скоростью 9 миль въ часъ. Условія эти были имъ выполнены: 9 марта 1862 года орудія перваго *Monitor* уже гремѣли противъ *Merrimac*.

Мониторъ—судно плоскодонное, покрытое броней съ бортовъ и палубы, почти вовсе невозвышающееся надъ уровнемъ моря (*). Сверху блиндированной палубы имѣется одна или двѣ башни, вращающіяся вокругъ своей оси, подобно вагонамъ или тяжелымъ локомотивамъ, въ 60 тоннъ вѣсомъ, вращающимся на поворотныхъ платформахъ желѣзныхъ дорогъ. Желѣзный наборъ въ верхней части, толщиною не менѣе пяти съ половиною футъ, покрытъ броней толщиною отъ 6 до 8 дюймовъ. Наконецъ, башня состоитъ изъ громадной толщи брони въ 11 дюймовъ.

Самая палуба и весьма возвышенные комингсы люковъ, съ откидывающимися на шарнирахъ глухими покрышками на гуттаперчевыхъ подкладкахъ, весьма остроумнаго устройства, блинди-

---

(*) Возвышеніе палубы монитора надъ уровнемъ моря колеблется, приблизительно, между 30 сентим. и 1 метромъ (11,7—39 дюйм.).

рованы желѣзными листами отъ $2\frac{1}{2}$ до $3\frac{1}{2}$ дюймовъ толщиною. Башня монитора вооружена двумя 15 дюймовыми орудіями, вѣсомъ каждое въ 22 тонны, стрѣляющими сплошнымъ ядромъ въ 13 пудовъ (456 артиллерійскихъ фунтовъ), зарядомъ пороха отъ 35 до 60 фунтовъ. Такимъ образомъ типъ судовъ инженера Эриксона вѣрно изображаетъ собою два качества, которыми вице-адмиралъ Тушаръ опредѣлялъ броненосца прибрежной обороны, а именно, *наибольшей неуязвимости съ возможно большею силою артиллеріи* (*).

Обращаясь теперь къ американскимъ *рамамъ* или, собственно говоря, таранамъ, мы увидимъ, что суда эти тоже были покрыты бронею по бортамъ и палубѣ весьма низкой отъ воды, съ блиндированнымъ редюитомъ по срединѣ, которой заключалъ въ себѣ батарею, трубу и штурвалъ. Точно также, какъ и на мониторахъ, машина, запасы и помѣщеніе команды располагались въ подводной части судна; носъ ихъ былъ снабженъ шпирономъ, далеко выдававшимся впередъ. Достойнымъ началомъ всѣхъ послѣдующихъ подвиговъ шпирона было первое нечаянное появленіе конфедеративнаго рама въ водахъ Гамптонъ-Роада, 8 марта 1862 года. Выстроенный въ Норфолкѣ изъ покинутаго кузова большаго федеративнаго фрегата, этотъ импровизированный таранъ, вдругъ появившись на рейдѣ, гдѣ стояли суда сѣверянъ, однимъ ударомъ въ продолженіе 10 минутъ пустилъ ко дну, почти со всею командою, фрегатъ *Cumberland*. Нѣсколько мгновеній позже фрегатъ *Congress*, угрожаемый тою же участью, спустилъ флагъ и былъ преданъ огню. *Saint-Laurent*, *Roanoke* и *Minnesota*, вмѣстѣ съ другими канонерскими лодками, были также пробиты или же принуждены выброситься на берегъ; ближайшіе форты съ двумястами орудій и болѣе 3000 войска принуждены были почти замолкнуть, и не приди въ это время, къ счастью сѣверянъ, *Monitor*, съ федеральнымъ флотомъ, было бы все покончено.

Послѣдствія знаменитаго поединка, который на другой день произошелъ между *Merrimac* и *Monitor*, были въ высшей сте-

(*) Note sur l'artillerie de la flotte cuirassée, стр. 12. Парижъ, 1864 г.

пени многозначительны, «ибо, какъ заявлялъ тогда же секретарь флота, федералисты, хотя и полные безпокойства, удержали, однакожь, за собой поле сраженія». Трехчасовой ожесточенной битвой доказано было въ этотъ день боевое превосходство монитора. Броня его башни не только выдержала всѣ нападенія *Merrimac*, но единственно только превосходствомъ своей артиллеріи и средствъ обороны онъ заставилъ послѣдняго уйти съ поля битвы, отъ исхода которой зависѣла участь федеральнаго флота.

Спустя послѣ того два мѣсяца, вслѣдствіе часто случающейся въ военное время перемѣны судьбы, *Merrimac* во время оставленія конфедератами Норфолька, былъ уничтоженъ руками собственныхъ же своихъ офицеровъ; а въ свою очередь и первый мониторъ пошелъ ко дну въ бурную ночь 30 декабря 1862 года, огибая мысъ Гаттерасъ. Несправедливо, однакожь, было воспользоваться фактомъ этой гибели для распространенія между европейскими моряками и инженерами мнѣнія, что мониторы были суда неудавшіяся, неспособныя къ морскимъ переходамъ. «Ничто не было бы болѣе несправедливо, какъ подобное мнѣніе, - писалъ, недавно, изъ Соединенныхъ Штатовъ одинъ извѣстный морякъ. Два монитора, которые затонули, были первыми по постройкѣ и представляли недостатки въ подробностяхъ, тщательно устраненныя у слѣдовавшихъ за ними. Съ тѣхъ поръ флотъ мониторовъ благополучно плавалъ и въ океанѣ и въ Мексиканскомъ заливѣ. Но еще болѣе замѣчательно то, что во время осады Вильмингтона, онъ безъ труда выдержалъ жестокій штормъ, стоя на якорѣ въ открытомъ морѣ, на высотѣ мыса Фиръ, тогда какъ многія другія суда американской эскадры принуждены были выйти въ море».

«Мониторы отвѣчали всѣмъ требованіямъ службы, которую отъ нихъ ожидали. Недлинные размѣромъ и малосидящіе въ водѣ, а слѣдовательно и легко управляемые, они чрезвычайно подходили къ плаванію въ неглубокихъ водахъ прибрежья Америки. При этомъ они носили два орудія наибольшаго калибра, и команда ихъ почти совершенно была обезпечена отъ огня непріятеля». Одинъ изъ нихъ, *Montauk*, имѣлъ на себѣ 214 слѣдовъ ядеръ большаго калибра, вполнѣ безвредно ударившихся

о его броню въ продолженіе множества сраженій, въ которыхъ онъ принималъ участіе. Во время прорыва Мобильскаго прохода флотомъ Фаррагута, неуязвимость мониторовъ заявила о себѣ самымъ блистательнымъ образомъ. *Manhattan* отразилъ отъ своихъ стѣнъ 15 громадныхъ ядеръ, не потерявши ни единаго человѣка и не потерпѣвъ никакой аваріи. Девятнадцать ядеръ совершенно тщетно ударились о башню *Winnebago*, даже пронизанная въ трехъ мѣстахъ палуба не имѣла на его ходъ никакого вліянія.

Одинаково было и съ мониторомъ *Chickasaw,* тогда какъ деревянный корветъ *Brooklyn*, получившій на свою долю 23 снаряда, имѣлъ убитыми и ранеными 54 человѣка. Того же типа *Hartford*, пораженный двадцатью снарядами, изъ которыхъ одиннацать были бомбы, насчитывалъ убитыми 25, съ оторванными членами 28. По этимъ боевыя качества мониторовъ еще не исчерпываются. По мнѣнію военныхъ людей Америки, побѣда *Monitor* надъ *Merrimac* явственно доказала превосходство вращающейся башни надъ постоянною бортовою батареею. Это впечатлѣніе побѣды не замедлило распространиться какъ въ Англіи, такъ и во Франціи. Сторонниковъ башни сдѣлалось весьма много и доказательства ихъ весьма настойчивы. Новая побѣда башни надъ батареей съ портами еще болѣе укрѣпила это мнѣніе, когда *Weehawken*, во всемъ подобный первому монитору, одержалъ побѣду и въ 15 минутъ овладѣлъ бортовымъ броненосцемъ *Atlanta* въ іюлѣ 1863 года.

Форштевни нынѣшнихъ мониторовъ отдѣлываются въ видѣ сѣкиры, такъ что, въ случаѣ надобности, ими можно дѣйствовать какъ тараномъ, что и составляетъ еще значительную прибавку къ двойной наступательной и оборонительной силѣ ихъ.

Изъ тридцати слишкомъ мониторовъ, которые Соединенные Штаты имѣли на водѣ въ послѣднюю войну, только одинъ *Keokuk*, погибъ отъ огня непріятеля, но и то потому только, что хотя онъ и принадлежалъ къ роду мониторовъ, но броня его едва достигала половины толщины той, которую носили настоящіе типы этихъ судовъ; вслѣдствіе этого ему, разумѣется, было трудно противостоять дѣйствію 150 и 200 фунтовыхъ орудій,— образцовыхъ произведеній англійской промышленности, которыми

вооружены были форты Чарльстоуна. Кромѣ *Keokuk*, еще два монитора погибли отъ взрыва подводныхъ минъ.

По окончаніи войны въ 1866 году два усовершенствованные монитора, *Miantonomah* и *Monadnok* рѣшились пуститься даже черезъ океанъ.

Палубы этихъ судовъ возвышались не болѣе какъ на 60 сент. надъ уровнемъ моря, а весьма возвышенные комингсы люковъ имѣли покрышки, вращающіеся при подъемѣ на горизонтальномъ шарнирѣ. Въ морѣ вахта помѣщалась на широкомъ мостикѣ, или на палубѣ, съ крышею (hurricane-deck), устроенной надъ башнями, т. е. на такой высотѣ, на которой люди были совершенно защищены отъ волнъ. Во время плаванія, волны свободно перекатывались по верхней палубѣ этихъ судовъ, а отсутствіе вертикальныхъ надпалубныхъ бортовъ способствовало тому, что суда эти имѣли весьма малую боковую качку (даже и при боковомъ вѣтрѣ) и такъ прекрасно держались въ морѣ, какъ прежде трудно было бы и представить себѣ это. Скорость ихъ подъ парами равнялась 9 узламъ. Каждая изъ двухъ башенъ была вооружена двумя 38 сент. (14,8 дюйм.) орудіями, стрѣляющими ядрами въ 440 фунтовъ.

Monadnok пересѣкъ Антильскіе острова, прошелъ вдоль береговъ Южной Америки и чрезъ Магеллановъ проливъ направился въ Санъ-Франциско. Что же касается *Miantonomah*, то этотъ, перейдя Атлантическій океанъ, посѣтилъ Англію, Бельгію и главнѣйшіе порты Франціи и Испаніи. При переходѣ въ Тулонъ, въ 1867 году, *Miantonomah* былъ конвоируемъ большимъ колеснымъ пароходомъ, который долженъ былъ, въ случаѣ нужды, брать его на буксиръ и вообще оказывать всякую помощь. Сильное буксирное судно, служащее конвоемъ, повидимому, должно быть необходимымъ дополненіемъ типа мониторовъ, которые, разсматриваемые отдѣльно, не могли бы безъ большаго риска предпринять какой бы то ни было болѣе или менѣе продолжительный переходъ.

Это обстоятельство, безъ сомнѣнія, и было причиной, почему секретарь флота Соединенныхъ Штатовъ въ своемъ отчетѣ за 1866 годъ считалъ нужнымъ сказать, что:

«Такіе усовершенствованные мониторы способны дѣлать дальніе переходы, *если въ этомъ представится надобность.* Особенное образованіе американскаго берега, прибавлялъ онъ весьма справедливо, одно уже составляетъ защиту противъ изобрѣтенныхъ европейцами тяжелыхъ и грозныхъ броненосцевъ, громадныхъ размѣрами и глубоко сидящихъ въ водѣ. За исключеніемъ небольшаго числа мѣстностей, почти весь берегъ Соединенныхъ Штатовъ можно считать недоступнымъ для нихъ, и на протяженіи отъ мыса Чизапикъ и до Ріо-Гранде имѣется только одинъ портъ, въ который они свободно могутъ войти. Слѣдовательно мониторы остаются попреимуществу главнымъ орудіемъ обороны нашихъ гаваней и портовъ. Сверхъ того, они вполнѣ способны разсѣять и уничтожить какую бы то ни было блокирующую эскадру, которая появилась бы въ нашихъ водахъ».

Разсматривая вопросъ о сопротивленіи, которое могутъ развить такъ называемыя *рамы*, или броненосные тараны, мы можемъ встрѣтить для того отличный примѣръ въ американской войнѣ.

Во внѣшнихъ проходахъ къ Мобилю, конфедеративный таранъ *Tennessee*, остановленный флотомъ адмирала Фаррагута, состоявшимъ изъ 4-хъ мониторовъ и 14 деревянныхъ судовъ, въ продолженіе *цѣлаго часа* сопротивлялся огню 175 орудій и многимъ ударамъ форъ-штевня судовъ федералистовъ, которыя нѣсколько разъ бросались на него съ полнаго хода. Сдача *Tennessee* произошла только тогда, когда, съ одной стороны, упавшая труба, а съ другой—влетѣвшимъ черезъ бортъ ядромъ поврежденный штурвалъ и оборванный штуръ-тросъ одновременно поставили таранъ *въ опасность загорѣться и лишили способности управляться.*

Послѣ сраженія адмиралъ Фаррагутъ интересовался привести въ извѣстность результаты дѣйствія на корпусъ *Tennessee*, какъ артиллеріи, такъ и ударовъ носомъ; для этого составлена была коммисія изъ федеральныхъ офицеровъ, которая и признала, что конфедеративный таранъ, благодаря прочности постройки, потерпѣлъ весьма малыя поврежденія. Броневая одежда тарана состояла изъ слѣдующихъ частей: бортъ самого судна на толстой, деревянной подкладкѣ носилъ $4^1/_2$ дюймовыя плиты; во-

кругъ каземата броня достигала толщины 6-ти дюймовъ, наконецъ, палуба покрыта была $2^1/_2$ дюймовыми листами и точно такой же толщины желѣзная рѣшетка, опиравшаяся на толстые бимсы, прикрывала верхъ каземата. Коммисія федералистовъ нашла, что въ корпусъ *Tennessee* попало около 40 ядеръ, что броня каземата была потрясена, болты и винты сошли съ мѣстъ; тѣмъ не менѣе, кромѣ 10 дюймоваго американскаго орудія, сплошные снаряды котораго дѣлали довольно замѣтныя выбоины на бронѣ, только одно 15 дюймовое ядро, пущенное мониторомъ, успѣло пробить бортъ и приподнять внутреннюю стѣну на столько, что она выпучилась внутрь на одинъ футъ. Что же касается до нѣсколькихъ ударовъ *Monongahela*, *Lackawana* и *Hartford*, то усиліе этихъ винтовыхъ деревянныхъ корветовъ, отъ 1500 до 2000 тоннъ водоизмѣщенія, много разъ съ полнаго хода бросавшихся на *Tennessee*, повліяли только на общее сотрясеніе въ его корпусѣ, отчего въ нѣкоторыхъ мѣстахъ разошлись палубныя доски и появилась течь по 6-ти дюймовъ въ часъ. Справедливость требуетъ, однакожь, замѣтить, что ни одно изъ этихъ, дѣйствовавшихъ какъ тараны, судовъ не было ни обшито броней, ни снабжено грознымъ шпирономъ, а также, что, дѣйствуя среди смятенія свалки, они не могли развить полную свою скорость, а слѣдовательно и полнаго напряженія ихъ живой силы.

Сказавъ такъ много объ американцахъ, посмотримъ теперь, что сдѣлали англичане въ дѣлѣ судовъ прибрежной обороны. Первенцемъ въ этой важной отрасли семейства броненосцевъ былъ *Royal-Sovereign*. Это судно было передѣлано изъ трехдечнаго деревяннаго корабля, срѣзаннаго въ видѣ фрегата. На прежней палубѣ нижней батареи, устроены были четыре вращающіяся закрытыя башни. Мачты и вооруженіе были, конечно, уничтожены; фальшбортъ имѣлъ шарниры и при тревогѣ откидывался для того, что-бы сдѣлать совершенно свободнымъ поле обстрѣла башень. Три кормовыя башни, съ эллиптическими амбразурами, получили каждая по одному 150 фунтовому орудію; только въ одной передней было ихъ два того же самаго калибра. Артиллерія и башни устроены вполнѣ по системѣ капитана Кольза, главнаго двигателя идеи башенныхъ судовъ въ Англіи, который еще въ 1856 году пред-

ложилъ примѣнить начало поворотныхъ платформъ желѣзныхъ дорогъ къ дѣйствію большаго калибра орудіями, какъ на берегу, такъ и на морѣ. Уменьшеніе уязвимой поверхности корпуса, употребленіе броневаго щита для прикрытій орудій, помѣщенныхъ на вращающейся платформѣ, покрытіе броней самой палубы судовъ были послѣдующими чертами, которыя дополнили первоначальную систему вооруженія этого знаменитаго офицера.

Послѣ длиннаго ряда испытаній, которыя въ 1864—65 годахъ настойчиво обращали на себя вниманіе какъ англійской печати, такъ и общества, въ 1866 году выстроенъ былъ *Prince Albert*, второе судно для прибрежной обороны по тому же плану, какъ и *Royal-Sovereign*. *Prince Albert* также срѣзанный трехдечный корабль, но артиллерія его значительнѣе. Каждая башня носитъ по одному 12 тонному нарѣзному орудію послѣдняго образца, выбрасывающему снарядъ вѣсомъ около 8-ми пудовъ. Вертикальный уголъ обстрѣла занимаетъ пространство на 14° выше и на 4° ниже горизонта. Во время боя командиръ на *Prince Albert* находится въ особой небольшой башнѣ, позади первой съ носу. Желѣзныя треногія мачты избавляютъ отъ необходимости употреблять ванты и дѣлаютъ свободнѣе поле обстрѣла; наконецъ, якоря съ вращающимися лапами для того, чтобы выставлять наружу какъ можно менѣе выдающихся частей,—таковы главныя черты этого броненосца.

Въ 1865 году, на морскомъ смотру въ Портсмутѣ, участвовали два судна *Scorpion* и *Wyvern*, строенныя вначалѣ Лердомъ, для конфедератовъ Америки, но потомъ купленныя англійскимъ адмиралтействомъ. Каждое изъ этихъ судовъ имѣетъ двѣ башни и по внѣшнимъ чертамъ онѣ представляютъ скорѣе первый опытъ океанскихъ башенныхъ судовъ, чѣмъ новый типъ для береговой защиты. Морскія качества ихъ оказались однако же, впослѣдствіи, слишкомъ несовершенными для того, чтобы онѣ могли надѣятся на роль болѣе обширную, чѣмъ прибрежная оборона.

Тѣмъ не менѣе толчокъ былъ данъ и на англійскихъ верфяхъ можно было увидѣть строющимися броненосцевъ прибрежной обороны для всѣхъ странъ Европы. Всѣ эти суда, снабженныя шпирономъ или нѣтъ, вооружены были одною или двумя баш-

нями, съ 300 фунтовыми орудіями внутри (12 тонныя, вѣсъ снаряда болѣе 8 пудовъ). Уже въ 1865 году *Rolfe-Krake* сданъ былъ Даніи, *Huescar*—Перу, *Smertch* и *Armènius* и два другіе того же типа—Россіи (*). Наконецъ, *Prince Hendrik*, точно такъ же выстроенный на извѣстной верфи Лерда въ Биркенхедѣ, на счетъ Голландіи, началъ свои испытанія въ 1866 году. Этотъ броненосецъ прибрежной обороны былъ снабженъ двумя башнями, корпусомъ изъ желѣза, непроницаемыми перегородками и обшитъ броней изъ конца въ конецъ до самой палубы. Механизмъ его состоитъ изъ двухъ, независимыхъ другъ отъ друга, машинъ, въ 200 силъ каждая, приводящихъ въ движеніе два винта.

Общія условія флота прибрежной обороны, повидимому, нигдѣ не были такъ хорошо поняты, какъ въ Россіи. Эта держава, судя по «Морскому Альманаху» 1866 года, въ числѣ 25 броненосцевъ считала только два фрегата, сидѣвшіе въ водѣ болѣе 20 футъ. Прежде чѣмъ помышлять о господствѣ въ открытомъ морѣ, въ С.-Петербургѣ считали болѣе благоразумнымъ обезпечить на прочномъ основаніи оборону своего собственнаго, балтійскаго прибрежья. Вслѣдствіе этого въ русскомъ спискѣ судовъ на первомъ мѣстѣ мы и находимъ 14 мониторовъ съ двумя башнями и, слѣдовательно, двумя или четырьмя орудіями. Водоизмѣщеніе ихъ измѣняется, начиная отъ 1400 и до 1900 тоннъ, машины отъ 160 до 220 лошадиныхъ силъ. Наконецъ, углубленіе отъ 10 до 11½ футъ, *безъ дифферента*.

За этимъ классомъ судовъ слѣдуетъ шесть башенныхъ корветовъ, носящихъ отъ 6 до 8 орудій, съ водоизмѣщеніемъ отъ 3200 до 4100 тоннъ, и машинами отъ 400 до 600 лошадей. Углубленіе разнится отъ 15½ до 18½ футъ. Изъ 25 броненосныхъ судовъ въ Россіи 20 башенныхъ и только пять съ закрытой батареей. Безъ предвзятой идеи и безъ предразсудковъ, русское правительство заимствовало свой броненосный флотъ частью у Англіи, частью у Соединенныхъ Штатовъ, чтобы имѣть возможность непосредственно судить о сравнительныхъ достоинствахъ различныхъ его

(*) Это невѣрно: для Россіи въ Англіи построенъ только одинъ броненосецъ батарея «Первенецъ»; *Арминія* у насъ вовсе нѣтъ.

Прим. перев.

типовъ. Вмѣсто того, чтобы принять сразу одну модель, на основаніи только авторитета какого-либо одного инженера, и затѣмъ немедленно загромоздить сю всѣ свои верфи, русское адмиралтейство предпочло этотъ способъ свободнаго выбора, состоящаго въ томъ, «чтобы брать хорошое вездѣ, гдѣ бы оно ни встрѣтилось». Въ самомъ дѣлѣ, не совершенно ли справедливо въ судостроеніи, также точно какъ и въ другихъ отрасляхъ искусствъ морскаго и военнаго, то, что совмѣстныя усилія, съ одной стороны, и свободное обсужденіе съ другой, суть обстоятельства самыя благопріятныя какъ для разскрытія истины, такъ и для достиженія успѣха?

Въ заключеніе этого длиннаго обозрѣнія необходимо упомянуть о послѣднемъ типѣ броненосцевъ прибрежной обороны, предложенномъ капитаномъ Кользомъ въ 1866 году; типъ этотъ стремится достичь всѣхъ преимуществъ американскихъ мониторовъ, въ то же время заботливо устраняя ихъ недостатки (*). Такимъ образомъ здѣсъ комингсы всѣхъ люковъ подняты до высоты палубной настилки мостика, чрезъ что вентиляція дѣлается естественною, которую слѣдуетъ предпочесть какой бы то ни было искуственной; кромѣ того, люки могутъ быть открытыми даже въ морѣ, конечно, только за исключеніемъ случаевъ весьма свѣжаго вѣтра.

Что касается башенъ, то вотъ главныя различія этихъ двухъ системъ. Американская башня Эриксона въ обыкновенное время опирается на верхнюю палубу, отъ которой на время сраженія она приподнимается при помощи механическихъ приводовъ. Въ этомъ случаѣ вся тяжесть ея передается на стержневой балеръ, при посредствѣ котораго башня вращается небольшою паровой машиной. Англійская башня Кольза, напротивъ, стоитъ на осо-

---

(*) См. фиг. 2, которая изображаетъ типъ броненосца прибрежной обороны, съ верхнею палубою, устроенную по системѣ, предложенной въ Англіи (въ 1867 году) капитаномъ Кользомъ:

Длина около 150 англійск. футъ.

Ширина — 50 — —

Вооруженіе: 3 башни съ 6 орудіями, изъ коихъ каждое вѣситъ 23 тонна и стрѣляетъ снарядами въ 600 фунтовъ.

Углубленіе опредѣляется родомъ службы и необходимостью защищать пушечные порты. Вѣсъ металла выбрасываемаго при одномъ бортовомъ залпѣ = 3600 фунт.

баго рода платформѣ, утвержденной на катящихся роульсахъ, нѣсколько ниже верхней палубы, и вращается въ ручную. Вслѣдствіе этого основаніе англійской башни не можетъ быть повреждено въ своей вращательной системѣ иначе, какъ только въ томъ случаѣ, если непріятельскій снарядъ предварительно пройдетъ сквозь бортъ судна, тогда какъ американская башня легко можетъ быть заклинена каждымъ ядромъ, ударившимъ въ башню наравнѣ съ палубой. Сверхъ того, въ системѣ Кольза, сотрясеніе отъ ударовъ непріятельскихъ ядеръ передается всей башнѣ и роульсамъ, напротивъ, въ американской все напряженіе удара принимаетъ на себя стержневой баллеръ, что, въ соединеніи съ качкой, подвергаетъ эту ось вращенія возможности серьозныхъ аварій.

Такимъ образомъ новый типъ англійскаго монитора представляетъ собою условія, повидимому, лучшія, чѣмъ *Monadnock* и *Miantonomah*, о которыхъ адмиралъ Портеръ въ одномъ изъ своихъ донесеній въ 1863 году говорилъ, между прочимъ, что «эти усовершенствованные мониторы способны переплыть океанъ, уничтожить всякое судно Франціи и Англіи, наложить контрибуцію на любой изъ портовъ этихъ странъ и за тѣмъ опять возвратиться въ Соединенные Штаты». Чтобы дополнить свое перечисленіе, по нашему мнѣнію, адмиралу слѣдовало, однако же, прибавить: съ условіемъ только, никогда не попадаться подъ форштевень англійскаго и французскаго броненоснаго фрегата, а также стараться не слишкомъ подставлять свою палубу и крышу башенъ, склонительнымъ выстрѣламъ, сдѣланнымъ съ боку тѣхъ же самыхъ судовъ. Чтобы передѣлать старые корабли въ мониторы и превратить ихъ въ усовершенстрованныя *Royal-Sovereign* (имѣя, конечно, въ виду всѣ улучшенія послѣдняго типа), то, по мнѣнію капитана Кольза, надо было бы допустить углубленіе въ грузу въ 24 фута. Стоимость этой передѣлки простиралась бы до двухъ съ половиною милліоновъ франковъ на каждый мониторъ.

Въ Англіи весьма живо чувствуется національная необходимость пополнить флотъ прибрежной обороны; самые извѣстные изъ ея инженеровъ не перестаютъ предлагать свои проекты превращенія прежнихъ винтовыхъ кораблей въ башенные броненосцы; но и на

этомъ не должна остановиться передѣлка старыхъ образцовъ въ новые типы. Если и справедлива невозможность обратить лучшія изъ плавучихъ батарей англійскаго и французскаго флота въ мониторы, то это еще не значитъ, что уже ничего нельзя сдѣлать для улучшенія морскихъ и боевыхъ качествъ этого еще весьма многочисленнаго класса судовъ. Напротивъ, большинство офицеровъ, справедливо стремящихся извлечь всю пользу изъ существующаго матеріальнаго состава и заботящихся объ употребленіи того, что есть, прежде чѣмъ бросаться на создаваніе новаго, полагаетъ, что, въ этомъ отношеніи можно достичь весьма многаго. Пусть потрудятся просмотрѣть еще разъ краткое описаніе этихъ батарей, помѣщенное на стр. 148 и 149. Легко будетъ понять, что при ихъ ширинѣ и плоскодонности, одинъ руль, весьма удаленный отъ движителя, въ нѣкоторыхъ случаяхъ не въ состояніи извлечь всю пользу изъ двойной струи воды и вращательныхъ свойствъ двухъ независимыхъ винтовъ (*). Можетъ быть, устроивъ два руля, по одному противъ каждаго винта, въ плоскости его вала, удалось бы достигнуть меньшей рысkливости. Сдѣлавъ эти рули балансирными, можно было бы, посредствомъ двухъ человѣкъ на штурвалѣ, легко управлять ими. Работы по скрѣпленію ахтерштевней и продѣлки новыхъ гельмъ-портовъ, необходимыя для устройства этихъ рулей, повидимому, также не представятъ трудностей, по причинѣ желѣзнаго корпуса этихъ судовъ. Два румпеля и два штурвала должны были бы быть независимы другъ отъ друга, для того, чтобы можно было воспользоваться, напримѣръ, правымъ рулемъ для уменшенія рыскливости, происшедшей отъ лѣваго. Съ другой стороны, для того, чтобы вѣрнѣе править по данному румбу, можетъ быть, полезно будетъ имѣть также возможность во всякое время, сообщать оба прибора, обыкновенно другъ отъ друга независимые. Это усовершенствованіе стоило бы ввести, имѣя въ виду улучшеніе качествъ поворотливости плавучихъ батарей.

(*) Понятно, что при гораздо большемъ углубленіи въ водѣ и при гораздо болѣе острыхъ формахъ слѣдуетъ поступать иначе и что обыкновенный руль совершенно достаточенъ для судовъ типа Taureau. За неимѣніемъ двухъ рулей, батареи могутъ употребить двойной руль Жоэсселя (Joëssel).

Что касается боя, то видъ такъ называемыхъ *утюгообразныхъ* батарей (типа *Arrogante*) прямо показываетъ, что назначеніе ихъ—подставлять огню носъ. Бой *оконечностями* представляетъ такія преимущества въ отношеніи неуязвимости, что простаго одобренія для него мало, въ особенности для типовъ броненосцевъ съ малою толщиною брони, т. е. отъ 4 до $4^1/_2$ дюймовъ. Три порта въ носовой части способны допустить столько же орудій для сраженія по направленію киля, за тѣмъ съ однимъ 9-ти дюймовымъ орудіемъ на поворотной платформѣ въ центрѣ, и двумя $7^1/_2$ дюймовыми—въ боковыхъ портахъ, эти батареи представили бы непріятелю весьма почтенный фронтъ, тогда какъ два 6,2 дюймовыхъ орудія (образца 1860 г.) необходимыя на верхней палубѣ, вполнѣ обезпечили бы ихъ отъ всякой попытки абордажа. Наконецъ, чтобы дать возможность капитану занимать положеніе достаточно возвышенное для управленія судномъ, не заставляя его подниматься для этого на марсъ, было ли бы полезнымъ (за недостаткомъ наблюдательнаго поста получше устроеннаго) сдѣлать для него, въ видѣ вахтеннаго банкета, круглую площадку гдѣ либо на верхней палубѣ, потому что должно считать несомнѣннымъ, что *только уже* войдя въ огонь и хорошо укрѣпивъ носъ и корму шпрингомъ, капитанъ, заботящійся о веденіи своего судна, можетъ воспользоваться броненосной рубкой, которая указана ему какъ мѣсто дѣйствія.

Эти усовершенствованія не будутъ имѣть меньшаго значенія и съ точки зрѣнія боя тараномъ, который легко предвидѣть въ тѣсныхъ водахъ портовъ и рейдовъ и которому вполнѣ соотвѣтствуетъ сѣкиро-подобное образованіе и прочность постройки плавучихъ батарей. За неимѣніемъ артиллеріи самаго большаго калибра, наилучше обезпеченный контроль надъ ихъ громадной способностью къ вращенію и хорошій наблюдательный постъ для капитана сдѣлаютъ эти суда весьма способными, въ случаѣ надобности, дѣйствовать въ видѣ тарановъ.

Однимъ изъ самыхъ интересныхъ и наиболѣе грозныхъ судовъ для прибрежной обороны нельзя не назвать *Rochambeau* (прежній *Dunderberg*), построенный и купленный въ Америкѣ, но окончательно передѣланный потомъ въ Шербургѣ. Результаты,

которые достигнуты были этою передѣлкою, благодаря просвѣщенной заботливости инженеровъ и командира *Rochambeau*, корабельнаго капитана Кранца, поистинѣ превзошли ожиданія: скорость хода его, при 60 оборотахъ машины, дошла до 15 узловъ и, что въ особенности замѣчательно, углубленіе этого судна не болѣе 21 фута, такъ что мнѣніе нѣкоторыхъ авторитетовъ о несовмѣстимости двухъ элементовъ—большой скорости съ умѣреннымъ углубленіемъ, на этотъ разъ оказалось несостоятельнымъ.

Чтобы составить понятіе о *Rochambeau*, слѣдуетъ представить себѣ центральное казематированное пространство, на просторной палубѣ монитора. Длина самого судна 380 футъ, ширина 60 ф., водоизмѣщеніе 7850 тоннъ, слишкомъ на 1000 болѣе *Solferino*. Хотя возвышеніе надъ водою казематированной батареи *Rochambeau* не болѣе 5-ти футъ, артиллерія его должна считаться одною изъ наиболѣе сильныхъ изъ всѣхъ, въ настоящее время существующихъ во флотѣ. Прямоугольный казематъ этого судна вооруженъ четырьмя нарѣзными орудіями, калибра въ 10,6 дюйма (27 стм.) и десятью, тоже нарѣзными, калибра 9,4 дюйма (24 стм.), изъ которыхъ одно погонное и одно ретирадное. Прибавимъ, что эта артиллерія установлена при наилучшихъ условіяхъ дѣйствія ею и что она должна пополниться еще пятнадцатымъ орудіемъ на поворотной платформѣ, поставленнымъ на верхней палубѣ; вѣсъ залпа одного борта по направленію траверза долженъ быть не менѣе 113 пудовъ. Кромѣ полученной, вообще хорошей устойчивости кормы, вслѣдствіе увеличенія противъ прежняго почти на одну треть поверхности руля, *Rochambeau*, по отзыву своего командира, отлично слушается руля. Эта поворотливость, весьма замѣчательная въ суднѣ такихъ громадныхъ размѣровъ, происходитъ какъ отъ увеличенія до 40° угла положенія румпеля и собственно поверхности руля, такъ и отъ дополнительнаго руля, помѣщеннаго въ дейдвудной части судна. Опытъ показалъ, что даже съ однимъ этимъ драгоцѣннымъ дополненіемъ, поверхность котораго простирается до 47 квадратныхъ футъ, *Rochambeau* можетъ управляться довольно удовлетворительно. Наконецъ, послѣднее, весьма значительное удобство, состоитъ въ томъ, что боевой штурвалъ сооб-

щенъ съ башней, гдѣ находится капитанъ во время сраженія, такъ что руль все время подвергается съ его стороны весьма легкому контролю.

На основаніи этого длиннаго обзора судовъ для прибрежной защиты, въ какомъ же окончательномъ видѣ представляется флоту подвижная оборона портовъ? «Башенные тараны и подводныя преграды—говоритъ адмиралъ Гольсборо,—вотъ дѣйствительныя средства для защиты гаваней». Что же касается береговыхъ укрѣпленій, то, если вѣрить словамъ многихъ американскихъ офицеровъ, участвовавшихъ въ послѣдней войнѣ, эти укрѣпленія слѣдуетъ поставить только на третій планъ. Адмиралъ Дальгренъ, въ своемъ «Разсужденіи о защитѣ портовъ», разсматривая различныя средства сильнаго прикрытія Нью-Йорка, Портленда, Нью-Порта и Санъ-Франциско, для успѣха требуетъ «разумнаго соединенія береговыхъ укрѣпленій съ подводнымъ загражденіемъ и броненосцами прибрежной обороны». «Въ отдѣльности, прибавляетъ онъ же, ни одно изъ этихъ средствъ не достаточно». Устройство каменныхъ фортовъ, покрытыхъ бронею, непремѣнно ограниченныхъ на позиціяхъ, находящихся въ уровень съ поверхностью воды, линіями земляныхъ верковъ, наполненіе, мониторами и таранами, промежутокъ между этими верками, наконецъ постановка подводныхъ загражденій и минъ,—такова, вкратцѣ, программа обороны этого высоко-стоящаго во мнѣніи всѣхъ офицера.

Такой взглядъ, намъ кажется, основанъ на здравой оцѣнкѣ требованій подвижной обороны гаваней и рейдовъ. Еще въ 1864 году писали мы, что шпиронъ скоро вступитъ въ борьбу съ пушкой и сдѣлается великимъ средствомъ защиты прибрежья. Само собою разумѣется, что флотъ прибрежной обороны долженъ соотвѣтствовать числу и глубинѣ портовъ, защищать которые онъ призванъ. Такимъ образомъ броненосные фрегаты и корветы, хотя, по своей длинѣ и значительному углубленію, и имѣютъ главнымъ назначеніемъ скорѣе дѣйствіе эскадрами и въ открытомъ морѣ, чѣмъ оборону портовъ, но, въ зависимости отъ глубины послѣднихъ, могутъ быть употреблены и для этой цѣли.

Весьма важно, однако же, не скрывать отъ себя, что бортовые броненосцы, въ особенности вслѣдствіе своего большаго углубленія, не могутъ, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, назначаться для защиты иначе, какъ только *внѣшнихъ водъ* приморскихъ мѣстъ. Будутъ ли они называться канонерскими лодками, плавучими батареями, мониторами или таранами со шпирономъ, *суда специальныя, сидящія въ грузу отъ трехъ и до двѣнадцати или пятнадцати футъ не болѣе*, всегда останутся, по преимуществу, главнымъ орудіемъ подвижной обороны портовъ и рейдовъ; техническое названіе *судовъ прибрежной обороны* оправдывается, слѣдовательно, само собой. Понятно, что для быстраго и безопаснаго передвиженія въ водахъ, стѣсненныхъ мелями и камнями, или же просто очертаніемъ берега, потребны суда небольшаго углубленія и относительно короткія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ большая скорость, для судовъ прибрежной обороны, намъ не кажется непремѣннымъ ихъ условіемъ. Кромѣ того, что большой ходъ въ судахъ стоитъ *весьма дорого*, онъ влечетъ за собою размѣры почти всегда несовмѣстные со службой въ водахъ замкнутыхъ. Судно береговой обороны должно уходить отъ врага, *пользуясь своимъ меньшимъ углубленіемъ*, т. е., забѣгая въ рѣку или на мелководье, недоступныя для послѣдняго.

Принявъ, напротивъ, быстроту хода умѣренную, а углубленіе небольшое, т. е., говоря иначе, суда для прибрежной обороны *дешевыя*, можно достигнуть преимущества въ числѣ, этомъ главномъ элементѣ успѣха въ бою тараномъ. Разсуждая такимъ образомъ далѣе, мы придемъ къ необходимости строить суда прибрежной обороны, относительно широкія, въ видахъ облегченія установки независимыхъ машинъ съ двумя винтами, какъ неизбѣжнаго условія развитія наибольшей способности въ вращенію.

Такимъ образомъ, неглубоко сидящіе въ водѣ тараны, съ вращающимися башнями, будутъ отнынѣ главнымъ орудіемъ подвижной обороны. Такіе тараны-мониторы, подобно цѣпной собакѣ прикованные ко входу въ портъ, всегда готовые, какъ днемъ такъ и ночью, дѣйствовать смѣлыми выходами изъ него, должны сдѣлаться грозою блокирующихъ крейсеровъ. Надо, чтобы они были покрыты бронею на подобіе мониторовъ, имѣли скорость хода среднюю,

качество поворотливости отличное. Эта задача постройки броненосца для прибрежной обороны была бы не полною, если-бы оставить неупомянутыми другихъ неизбѣжныхъ требованій, которыя, болѣе или менѣе, достигались уже въ построенныхъ образцахъ, смотря по искуству и предусмотрительности морскихъ строителей. Боевая рубка для капитана, въ связи съ штурваломъ, комингсы, подобные мониторскимъ для защиты люковъ, непроницаемыя перегородки на случай течи, сильные помпы, готовые дѣйствовать какъ въ случаѣ пожара, такъ и для откачиванія воды,—вотъ главныя изъ этихъ требованій.

Согласно своему названію, эти тараны-мониторы должны имѣть закрытую, вращающуюся башню англійскаго образца, предпочтительнѣе предъ американскимъ, по причинамъ, изложеннымъ выше.

Относительно башень *барбетной* системы, точно также какъ и батарей того же названія, слѣдуетъ сказать, что достоинства ихъ измѣряются только степенью возвышенія и командованія надъ орудіями противника, но онѣ ни въ какомъ случаѣ не могутъ быть поставлены наравнѣ съ *закрытыми*, вращающимися башнями, въ особенности для судовъ отъ воды низкихъ, имѣющихъ назначеніе сражаться бортъ о бортъ, въ тѣсныхъ пространствахъ портовъ, проливовъ или рѣкъ. Военныя соображенія оправдывающія это мнѣніе до такой степени очевидны, что едва-ли надо прибавлять, что, такъ какъ цѣль введенія башни есть возможность достичь большей неуязвимости (единственнаго и главнаго обезпеченія продолжительности дѣйствія силъ нападающихъ), то барбетная система башень можетъ быть пригодна только для бомбардировки съ дальнихъ разстояній. Но не таковы условія боя судовъ прибрежной обороны, онѣ должны быть совершенно готовы подвергнуться склонительному огню или же ружейному и картечному обстрѣлу противника. Впрочемъ, со времени американской войны, боевой опытъ такъ отчетливо доказалъ превосходство вращающейся закрытой башни, по крайней мѣрѣ для мониторовъ и тарановъ типа *Taureau*, что неподвижная башня даже вовсе и не была вводима на судахъ, ни въ какой странѣ.

Смотря по имѣющемуся въ распоряженіи пространству, каж-

дая башня должна носить одно или два большихъ орудія для послѣдовательной стрѣльбы, потому что, если пренебречь артиллеріей, хотя бы то было и на таранѣ, не значило-ли бы это тоже, что добровольно отказаться отъ весьма важнаго элемента успѣшности дѣйствій? Точно такъ же непонятна была бы и невнимательность къ обезпеченію средствъ отбитія абордажа; въ этомъ отношеніи достаточно замѣтить, что хорошо обученная партія стрѣлковъ и до полудюжины легкихъ нарѣзныхъ орудій, составляющихъ какъ бы летучую артиллерію, должны непремѣнно находиться на палубѣ для обстрѣла по всѣмъ направленіямъ, въ особенности съ кормы, противника, каковъ бы онъ ни былъ.

Такимъ образомъ въ то время, когда командиръ, находящійся вмѣстѣ съ боевымъ штурваломъ въ небольшой броненосной рубкѣ, которая должна возвышаться надъ главною башнею, направитъ свой таранъ для удара, офицеръ, находящійся въ башнѣ, долженъ, не переставая, громить противника огнемъ своихъ орудій: и хотя бы за тѣмъ и случилось, что ударъ тараномъ не удался, то, проходя по борту, залпъ изъ громадныхъ орудій если не пронижетъ врага, то по крайней мѣрѣ значительно его расшатаетъ. Если же, напротивъ, какое-либо поврежденіе заставило бы таранъ отступить, то опять-таки огонь артиллеріи много поможетъ ему прикрыть свой маневръ.

Всѣмъ извѣстны бѣдственныя послѣдствія столкновеній на морѣ между судами, относительно небольшими и сходящимися со скоростями незначительными, и этотъ фактъ служитъ отвѣтомъ на вопросъ о водоизмѣщеніи, или, говоря иначе, о массѣ, которую слѣдуетъ давать таранамъ. Вѣроятно, немного найдется моряковъ, которые не согласились бы, что, направляя ударъ по нормали, достаточно, относительно, слабаго развитія живой силы (въ особенности при шпиронѣ), чтобы пустить ко дну какое бы ни было судно. Сомнѣвающимся въ этомъ можно съ пользою посовѣтовать взглянуть на карту столкновеній Англійскаго Канала, ежегодно издаваемую торговымъ совѣтомъ; эта роковая статистика непосредственно укажетъ преимущество постройки тарановъ—не громадныхъ и, слѣдовательно, дорогихъ и малочисленныхъ, а по величинѣ среднихъ и по ходу умѣренныхъ. Не слѣдуетъ забы-

вать, что *численность* въ этомъ случаѣ есть главнѣйшій элементъ успѣха. Если существуетъ оружіе, способное уравнять шансы слабаго и сильнаго, то это именно шпиронъ. Одного дешеваго тарана, т. е. массою отъ одной до полутора тысячъ тоннъ и скоростью хода отъ 7 до 8 узловъ, по всей вѣроятности, будетъ совершенно достаточно, чтобы пустить ко дну самое большее броненосное судно.

Адмиралъ Далгренъ справедливо требуетъ, чтобы тараны непремѣнно дѣйствовали «группами по-двое или по-трое», дабы преслѣдуемому судну невозможно было увернуться отъ грознаго удара простымъ положеніемъ руля. Это послѣднее замѣчаніе, намъ кажется, полезно было бы принять за правило, какъ основанное на самыхъ очевидныхъ законахъ морскихъ эволюцій.

Въ заключеніе скажемъ, что каждое правительство должно заботливо привести въ извѣстность, потребность численнаго состава своего флота прибрежной обороны, смотря по числу, важности и глубинѣ своихъ портовъ.

Огражденіе важнѣйшихъ рейдовъ молами съ узкими, легко запираемыми воротами, конечно, было бы полезно при укрѣпленіи приморскихъ мѣстъ; такія стѣнки служили бы важнымъ дополненіемъ подвижной обороны, и за ними морскіе резервы и запасы могли бы опасаться только навѣснаго огня. Но постройка каменныхъ молъ требуетъ столько времени и денегъ, что это средство обороны становится доступнымъ только для правительствъ весьма богатыхъ, располагающихъ большими остатками такъ что, обыкновенно, для прикрытія гаваней придется прибѣгать къ подводнымъ загражденіямъ или по способу русскихъ въ Севастополѣ и Кронштадтѣ, затапливая на фарватерахъ старыя суда, или же, подражая конфедератамъ Америки, плодовитый духъ изобрѣтательности которыхъ вызвалъ къ существованію самыя разнообразныя системы загражденій.

Тарасы изъ затопленныхъ судовъ и ряжи изъ свай, могущіе подвергнуться *прорыву* посредствомъ простаго удара или подвода минъ, или же, вслѣдствіе случайной прибыли воды, пропустить непріятеля надъ собою, какъ это было, напримѣръ, въ парагвайской войнѣ у Гумаити, заслуживаютъ только ограничен-

наго довѣрія. Но если, разсматриваемыя отдѣльно, загражденія не представляютъ собою достаточнаго обезпеченія, то, обратно, употребленныя какъ дополненіе общей, разнообразно составленной системы подводныхъ препятствій, онѣ, повидимому, въ состояніи оказать полезныя услуги. *Главнымъ же основаніемъ всякой подводной обороны*, по нашему мнѣнію, должно считать мины и тросовыя сѣти. Впрочемъ, чтобы не бояться нападающихъ, не слѣдуетъ ли настаивать на необходимости имѣть нѣсколько рядовъ преградъ, расположенныхъ косвенно по отношенію къ проходу? Однимъ словомъ, надо сдѣлать такъ, чтобы, если аттакующіе счастливо избѣгнутъ первыхъ подводныхъ опасностей, то непремѣнно наткнулись бы на послѣдніе ряды загражденій.

Въ дѣлѣ минъ, точно также какъ и другихъ снарядовъ недавняго изобрѣтенія, мы считаемъ самымъ благоразумымъ придерживаться пока свободнаго выбора, т. е, соединять различныя системы ихъ, а не вводить всецѣло и исключительно какой либо одинъ типъ. Такимъ образомъ, плавающія мины и ударныя могутъ храниться въ запасѣ до дня объявленія войны. Фрегатскій капитанъ Коровъ предложилъ недавно, для защиты проходовъ въ одинъ изъ нашихъ большихъ портовъ, изобрѣтенныя имъ ударныя мины, которыя устанавливаются на нѣкоторой глубинѣ самымъ остроумнымъ способомъ. Эти мины устроены такъ, что ихъ можно осматривать и заряжать, смотря по надобности, во всякое время. Съ другой стороны, всякая неподвижная мина требуетъ, кромѣ связи съ двумя электрическими станціями, устройства сообщенія и между послѣдними для того, чтобы своевременное дѣйствіе мины могло быть произведено на основаніи только одного пеленга.

Наконецъ, въ числѣ загражденій устраиваемыхъ на нѣкоторой глубинѣ, слѣдуетъ упомянуть и о большихъ рыбачьихъ сѣтяхъ, извѣстныхъ всѣмъ жителямъ прибрежья. Можно полагать, что, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, этихъ первыхъ рядовъ минъ и сѣтей, хорошо прикрытыхъ огнемъ береговыхъ укрѣпленій или флота прибрежной обороны, будетъ совершенно достаточно, чтобы остановить аттакующія суда. На послѣднемъ условіи необходимо въ особенности настаивать. Надо не только

строить дѣйствительныя и прочныя преграды, изъ разнообразныхъ и тщательно расположенныхъ препятствій, но и необходимо энергично защищать ихъ огнемъ сильной и многочисленной артиллеріи. Бомбы и картечь должны быть постоянно готовы воспрепятствовать всякому покушенію дѣйствовать шлюпками. Кромѣ собственно береговыхъ укрѣпленій и судовъ прибрежной обороны, для этой же цѣли должны быть употреблены и батарейные плоты, вооруженные хорошей, удобно управляемой артиллеріей. Наконецъ, для защиты нѣкоторыхъ пустынныхъ рейдовъ нашихъ острововъ и прибрежья, гдѣ англичане въ послѣднія войны находили себѣ пристанище, прежде всего слѣдовало бы прибѣгнуть къ неподвижнымъ минамъ съ электрическими станціями. Не возвращаясь болѣе къ помѣщеннымъ во II главѣ разсужденіямъ о тарассахъ, загражденіяхъ, свайныхъ забояхъ и минахъ, въ нѣсколькихъ словахъ можно высказаться такъ: стараться запутать винты, повредить рули, взорвать суда минами, пробить палубу и верхъ башень склонительными выстрѣлами и, наконецъ, такъ послѣднее средство, если всѣ предъидущія не достигнутъ успѣха, выпустить на врага тараны прибрежной обороны и брандеры (bateaux-torpilles)—таковы должны быть въ будущемъ послѣдовательныя фазы подвижной обороны портовъ. Для систематическаго приведенія въ исполненіе всего этого, въ каждомъ приморскомъ пунктѣ необходимы спеціальные комитеты обороны, и техническая минная школа, которая, занимаясь обученіемъ, выдавала бы патенты на званіе минеровъ, какъ офицерамъ, такъ и нижнимъ чинамъ.

Отъ насъ, конечно, не будутъ требовать описанія, передающихся по преданію, мѣръ предосторожности на случай осады или бомбардировки съ моря. Всякому извѣстно, что начальникъ осажденнаго порта поспѣшитъ сдѣлать распоряженіе о снятіи мачтъ съ судовъ, находящихся въ гавани, о прикрытіи судовъ на нѣсколько футъ толщины мѣшками съ землею, причемъ шканцы и мѣста надъ машиною полезно обложить настилкой изъ рангоутныхъ штукъ, а сверху толстымъ слоемъ земли и угля. Точно также личный составъ мастеровыхъ порта, сформированный во временныя роты, подъ командою морскихъ инже-

неровъ, ихъ естественныхъ начальниковъ, могъ бы оказать существенную подмогу войскамъ и флотскимъ командамъ, составляющимъ портовый гарнизонъ. Часть этаго личнаго состава мастеровыхъ, образовавъ пожарныя партіи, оберегала бы постройки и зданія порта отъ огня; остальные же нашли бы себѣ занятіе на береговыхъ батареяхъ.

Было бы несправедливо закончить наше обозрѣніе флота прибрежной обороны, не сказавъ ничего—послѣ плавучихъ батарей, тарановъ и мониторовъ—о канонерскихъ лодкахъ. Эти небольшія, весьма подвижныя и мало сидящія въ водѣ суда (о которыхъ мы случайно говорили во II главѣ), находящія себѣ защиту отъ непріятеля въ самой малости цѣли, которую они собою представляютъ, также способны и къ оборонѣ и къ нападенію. Эти морскіе казаки (какъ справедливо прозвали ихъ англичане), дѣйствительно, по прибрежью могутъ оказать всю пользу, которую въ состояніи принести легкая кавалерія. Только благодаря такой флотиліи канонерскихъ лодокъ союзники успѣли проникнуть въ Азовское море, а чрезъ это уничтожили и опустошили средства подвоза и снабженія запасами русской арміи.

Въ моментъ заключенія мира, въ 1856 году, флотиліи ихъ уже готовы были одновременно наполнить какъ заливы Балтійскаго моря, такъ и рѣки, вливающіяся въ Черное. Впослѣдствіи, въ китайскихъ и мексиканскихъ рѣкахъ и въ дельтѣ нижней Кохинхины, въ самомъ центрѣ такихъ странъ, которыя вовсе не были доступны какой-либо другой военной силѣ, канонерскія лодки были главнымъ орудіемъ распространенія господства и завоеванія.

Суда, назначаемыя для охраны рыболовства въ мирное время (Garde-pêche de la paix), и суда прибрежной обороны не должны ли принадлежать къ одному и тому-же типу? Не настала-ли теперь пора объявить между нашими искусными инженерами конкурсъ на составленіе проекта столь желанной канонерской лодки, которая могла-бы служить въ мирное время для охраны рыболовства, а въ военное—судномъ прибрежной обороны? Ибо необходимо сознаться, что подобное небольшое судно должно соединить въ себѣ условія, весьма трудныя для соглашенія. Канонерка служащая для охраны рыболовства и въ то же время для прибрежной

обороны, имѣющая назначаніемъ заходить въ наши порты съ приливомъ, должна быть *выкидывающееся* судно. Чтобы безъ труда двигаться среди узкихъ фарватеровъ, проливовъ и рѣкъ не только подъ парами, но, если понадобится, то и подъ парусами, подобныя суда должны быть легко управляемы. Точно также, чтобы бороться съ могущимъ встрѣтиться большимъ волненіемъ открытыхъ пространствъ, или непродолжительной свѣжей погодой, потребны суда, хорошо защищенныя противъ моря. Если для выполненія всего, въ этомъ отношеніи желаемаго, придется допустить углубленіе до 12 футъ, то, съ другой стороны, малая длина будетъ также непремѣннымъ условіемъ этихъ судовъ, еслибы пожелали сдѣлать для нихъ возможнымъ маневированіе въ узкихъ и извилистыхъ нашихъ проходахъ. Вооруженіе такихъ канонерокъ, по нашему мнѣнію, должно походить на предложенное нами во II главѣ для рѣчныхъ канонерокъ, т. е., состоять изъ одной далеко стрѣляющей пушки, двухъ мѣдныхъ пушекъ—для защиты отъ абордажа, абордажной сѣтки, изъ временнаго цѣпнаго блиндажа по ватерлиніи и, наконецъ, команды, набраной среди прибрежныхъ мореходовъ... Скорость хода этимъ судамъ можно было бы дать около 9-ти узловъ, что совершенно достаточно для преодолѣнія какъ самаго быстраго теченія, такъ и противнаго вѣтра умѣренной свѣжести, точно также, какъ и для погони и захвата коммерческихъ судовъ.

Въ мирное время такая канонерка можетъ совершенно сгружать свое военное снабженіе; но, принявъ свои орудія и запасы, она весьма скоро изъ судна служащаго для охраны рыболовства превратится въ судно прибрежной обороны, и даже, въ случаѣ нужды, смотря по погодѣ и обстоятельствамъ, до нѣкоторой степени и въ крейсера.

Нѣсколько такихъ маленькихъ судовъ, двоякаго назначенія, въ одно и то же время готовыхъ выполнить обязанности береговой стражи, прибрежной обороны и крейсеровъ, могутъ быть помѣщены въ каждомъ изъ небольшихъ портовъ нашего поморья. Если бы случайно понадобилось выйти въ открытое море, гоняться по сосѣдству съ прибрежьемъ за непріятельскими коммерческими судами, то эти канонерскія лодки могли бы, поль-

зуясь приливомъ, прорывать, ночью, блокаду непріятельскихъ крейсеровъ; преслѣдуемыя среди многочисленныхъ скалъ нашего прибрежья, онѣ легко могутъ найти недоступное для врага убѣжище. Берега Бретани—настоящій лабиринтъ скалъ, островковъ и проливовъ, а также рѣкъ съ приливомъ и отливомъ,—представляютъ особое удобство для подобнаго дѣйствія засадами. Направленная, при случаѣ, противъ мореплаванія нашихъ возможныхъ противниковъ въ Ламаншѣ, эта партизанская война должна сильно безпокоить врага. Въ такомъ же смыслѣ можно было бы воспользоваться и нѣкоторыми портами Фландріи и Нормандіи; но такъ какъ здѣсь мѣста болѣе открыты, а слѣдовательно подвержены и болѣе легкому надзору непріятеля, то, для успѣшности дѣйствія, понадобятся суда большихъ размѣровъ, весьма быстрыя и лучше вооруженныя. Каждый изъ такихъ морскихъ казаковъ сдѣлается знаменемъ и средоточіемъ сопротивленія врагу, для всего прибрежнаго населенія. Достаточно раскрыть исторію нашей послѣдней морской войны, по отдѣлу конвоя и прибрежнаго судоходства, чтобы понять, какую роль, въ общей системѣ обороны, могутъ играть канонерскія лодки въ рукахъ офицеровъ молодыхъ и предпріимчивыхъ. Читатель, хотя сколько нибудь знакомый съ морскимъ военнымъ дѣломъ, конечно, не потребуетъ отъ насъ полнаго развитія описаній пріемовъ аттаки и обороны, которыми можетъ дѣйствовать этотъ рой канонерокъ. Выстроенныя и распредѣленныя по всѣмъ французскимъ портамъ, начиная съ Дюнкирхена и до Байонны, покорныя, при помощи электрическихъ телеграфовъ, одной и той же волѣ, суда эти поддержали бы постоянную дѣятельность на нашемъ прибрежьи и были бы отличною школою для образованія лоцмановъ и смѣлыхъ, предпріимчивыхъ моряковъ. Въ случаѣ надобности, нѣтъ службы, которой Франція не могла бы ожидать отъ нихъ.

Всѣ эти длинныя разсужденія объ оборонѣ прибрежья вкратцѣ сводятся къ слѣдующему: обезопасить морскую границу, защитить свои рейды и гавани,—словомъ, *быть господиномъ у себя*—не значитъ-ли рѣшить вопросъ народнаго достоинства или, говоря иначе, первой обязанности, первой необходимости для правительствъ и народовъ?

VIII.

ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ ОБОРОНЫ.

Мореходы. — Мореплаваніе и морскіе интересы на прибрежьѣ. —Береговое и портовое управленіе.

«Трудиться надъ развитіемъ морскаго искуства своей страны не значить ли оказывать ей одну изъ лучшихъ услугъ?»

Теперь, когда мы разсмотрѣли въ VI главѣ различное устройство нашей древней береговой стражи и новыя правила, принятыя за основаніе при матеріальномъ вооруженіи приморской границы, намъ остается разсмотрѣть, какъ относились къ вопросу о личномъ составѣ береговой защиты послѣ 1815 года. Коммиссія 1843 г., указывая на характеръ внезапности и важность, которыя паръ сообщаетъ нынѣ береговой войнѣ, признала въ принципѣ, «что проектъ ея не имѣлъ бы большаго значенія, если бы не существовало личнаго состава, всегда готоваго при первой надобности съ пользою употребить оборонительныя укрѣпленія прибрежья».

Поэтому считали необходимымъ организовать береговую службу какъ мирнаго, такъ и военнаго времени. Въ мирное время предполагалось имѣть 300 человѣкъ завѣдующихъ батареями (организованныхъ впослѣдствіи) и войска, численность которыхъ измѣнялась по мѣрѣ потребности и которыхъ должно было быть достаточно для защиты военныхъ пунктовъ и важнѣйшихъ коммерческихъ городовъ.

Переходя отъ мирнаго положенія къ военному, коммисія отрицала различныя прежнія устройства береговой стражи, какъ неимѣющія необходимыхъ воинскихъ качествъ. Содѣйствіе пограничныхъ таможенныхъ стражниковъ казалось ей полезнымъ только въ видѣ *прибрежныхъ объѣздчиковъ*, служащихъ для поддержанія связи между береговыми укрѣпленіями. Личный составъ, необходимый для службы въ морскихъ управленіяхъ, коммисія

предполагала требовать у сухопутной артиллеріи. Составъ этотъ долженъ былъ заключать въ себѣ извѣстное число батарей, заимствованныхъ отъ армейскихъ полковъ. Указомъ 1848 г. наличность артиллеріи опредѣлялась въ размѣрахъ, необходимыхъ только для службы при арміяхъ и укрѣпленныхъ пунктахъ; для береговой же службы оставалось создать отдѣльный континентъ. Допуская, при такихъ условіяхъ, что военныя событія дозволятъ отдѣлить на прибрежье до двадцати батарей, слѣдовательно около 4000 артиллеристовъ, полагали достаточнымъ назначать по *три* канонера на каждое изъ главныхъ орудій. Наконецъ, чтобы дополнить число 13,000 ч., необходимыхъ для береговаго вооруженія, коммисія предлагала занять у флота отъ 8 до 9000, набранныхъ между матросами, внесенными въ списки морской записи (matelots des classes), уже обученными на флотѣ дѣйствіямъ артиллеріею (*).

Однако, заглянувъ только мелькомъ въ исторію, легко убѣдиться, что Франція, за исключеніемъ царствованія Лудовика XVI, къ сожалѣнію, никогда не вела одной морской войны, безъ войны континентальной. Слѣдовательно, возможно предвидѣть, что число батарей, которыми могло бы располагать прибрежье, всегда останется неопредѣленнымъ. Кромѣ того, эти сухопутныя артиллеристы, переведенные съ огромными издержками изъ внутреннихъ областей на прибрежье, будутъ ли достаточно искусны въ артиллерійскомъ дѣлѣ противъ паровыхъ судовъ, отличающихся постоянной подвижностью? Если же окажется недостатокъ въ артиллеристахъ, то можно ли льстить себя надеждою, что пѣхотные солдаты, взятые изъ прибрежныхъ обсерваціонныхъ лагерей, съумѣютъ управиться съ тяжелыми огнестрѣльными орудіями? Сверхъ того, развѣ морская война не имѣетъ своего опыта и своихъ особыхъ традицій? Таковы тѣ вопросы, которые возникаютъ при мысли объ организаціи личнаго состава береговой обороны.

Правда, законъ 1-го февраля 1868 г., создавая подвижную національную гвардію, отчасти пополнилъ отсутствіе спеціальнаго

(*) Mémoire de 1843, стр. 197, 198.

корпуса для защиты береговъ и портовъ. 3-й пунктъ этого закона гласитъ: «Для споспѣшествованія арміи, дѣйствующей при защитѣ укрѣпленныхъ мѣстъ, береговъ и границъ имперіи, въ помощь ей будетъ сформирована подвижная національная гвардія. Къ 1873 году численность этой милиціи должна достигнуть до 550,000 ч., раздѣленныхъ на 260 батальоновъ пѣхоты и 80 батарей артиллеріи. Эти корпуса будутъ собираться для упражненій, ежегодно на 15 дней, въ главныхъ пунктахъ округа или кантона, на районѣ не менѣе 12 километровъ. Командованіе ими поручается офицерамъ, находящимся въ безсрочномъ отпуску, или же отставнымъ, или же избраннымъ изъ той же подвижной гвардіи. Наборъ унтеръ-офицеровъ производится на подобныхъ же основаніяхъ. Подвижная гвардія можетъ быть призвана къ оружію только императорскимъ декретомъ, который долженъ быть изданъ за 20 дней до особаго предписанія». Другія основанія этого учрежденія совершенно ясно опредѣлены въ замѣчательномъ рапортѣ маршала Ніэля, отъ 28 марта 1868 года.

Такимъ образомъ Франція, сознавъ необходимость принять организацію, довольно схожую съ организаціею англійскихъ волонтеровъ, не замедлитъ, вѣроятно, и усовершенствовать эту важную мѣру. Имѣя подвижную гвардію, составленную изъ корпусовъ пѣхоты и полевой артиллеріи, организованныхъ въ прибрежныхъ департаментахъ и готовыхъ на оборону нашихъ морскихъ границъ, не остается ли снабдить отдѣльнымъ служебнымъ составомъ морскія батареи, въ портахъ, на рейдахъ и якорныхъ мѣстахъ, защита которыхъ была бы признана дѣломъ первостепенной или второстепенной важности? Наконецъ, чтобы покончить съ новымъ закономъ, спросимъ: не было ли бы выгоднѣе флоту дѣлать годичный наборъ для своихъ экипажей (2800) изъ добровольныхъ конскриптовъ нашихъ прибрежныхъ департаментовъ, а не изъ охотниковъ внутренней и восточной Франціи?

Если намъ кажется, что опытность великой сосѣдней націи можетъ служить для насъ примѣромъ, то посмотримъ, какъ Англія разрѣшила этотъ затруднительный вопросъ. Всѣмъ извѣстно, что по ту сторону Ламанша защита морскихъ границъ составляетъ одну изъ главнѣйшихъ заботъ націи: адмиралы, генералы, го-

сударственные люди—словомъ, нѣтъ ни одного человѣка съ авторитетомъ, который не желалъ бы принесть дань своей опытности обезпеченію неприступности береговъ Британіи. Даже мелкое соперничество министерствъ, какъ напр. министерства финансовъ и военнаго съ морскимъ, быстро уступаетъ мѣсто чувству общаго долга къ странѣ. Съ 1857 года наборъ и военное обученіе англійскихъ таможенныхъ стражниковъ (coast-guards и preventive service) были всецѣло предоставлены морскому министерству. Этотъ наличный составъ, имѣющій въ разное время разное назначеніе (таможенные стражники въ мирное время и канонеры въ военное) доходитъ нынѣ до 12000 отборныхъ людей, набранныхъ «изъ канонеровъ и другихъ лучшихъ матросъ, исполнявшихъ уже въ теченіе многихъ лѣтъ службу на корабляхъ ея величества.» За береговой стражей, составляющей настоящее регулярное войско, слѣдуетъ береговая милиція состоящая изъ 6000 каботажныхъ моряковъ (naval volunteers) и 10,000 прибрежныхъ рыбаковъ (coast volunteers); эта прибрежная милиція, мобилизируемая, какъ и наша морская запись, только въ военное время, обучается артиллерійскому дѣлу не ежегодно, а въ извѣстныя, особо назначенныя времена, при чемъ обученіе происходитъ подъ надзоромъ ветерановъ береговой стражи. Прибрежье Соединеннаго Королевства состоитъ изъ 11-ти морскихъ округовъ, управляемыхъ такимъ же числомъ командоровъ, изъ коихъ каждый имѣетъ свой флагъ на одномъ изъ судовъ эскадры прибрежной обороны. Каждый корабельный капитанъ, командующій округомъ, имѣетъ въ своемъ непосредственномъ распоряженіи извѣстное число фрегатскихъ капитановъ, лейтенантовъ и мичмановъ, распредѣленныхъ по судамъ и прибрежнымъ батареямъ. Каждому офицеру береговой стражи, сообразно его чину, порученъ надзоръ надъ частью береговой линіи отъ одного мыса до другаго; онъ же наблюдаетъ надъ береговою стражею и морскою милиціею, обучаетъ ихъ и командуетъ ими. Эти 400 или 500 офицеровъ получаютъ морское довольствіе (traitement de mer), лошадей, прогоны для инспекторскихъ объѣздовъ и пользуются всѣми преимуществами, способными увеличить ихъ вліяніе на прибрежное населеніе и содѣлать ихъ уважаемыми начальниками. Флотъ

прибрежной обороны, въ началѣ, около 1858 г., состоялъ изъ 9 кораблей, 2 фрегатовъ и 16 канонерскихъ лодокъ. Съ того времени онъ значительно усилился прибавкою канонерскихъ лодокъ, броненосныхъ батарей и башенныхъ судовъ прибрежной обороны. Деревянныя суда служатъ теперь только въ качествѣ учебныхъ артиллерійскихъ кораблей. Съ другой стороны, порты Великобританіи защищены резервомъ изъ 8000 морскихъ солдатъ, 5000 матросъ отслужившихъ срокъ и получающихъ пенсію, 3000 моряковъ занимающихся оснасткою и числящихся при арсеналахъ, не говоря уже объ измѣняющемся числѣ матросъ, нанятыхъ на долгій срокъ (continuous-service men) и расположенныхъ на рекрутскихъ судахъ (receiving ships) (*).

Кромѣ десяти портовъ—убѣжищъ, возникшихъ съ 1843 г., англійское прибрежье опоясано береговою желѣзною дорогою, на которой, по настоянію адмирала Сарторіуса, установлены полевыя батареи, перевозимыя локомотивами и всегда готовыя, по первому призыву телеграфа, встрѣтить картечью непріятельскую высадку. Изъ этого краткаго обзора легко убѣдиться, что одинадцать береговыхъ командоровъ, вспомоществуемыхъ нѣсколькими сотнями офицеровъ и 28,000 моряковъ дѣйствительно располагаютъ громадными средствами. При первомъ сигналѣ тревоги, эти одинадцать командоровъ могутъ, при помощи телеграфа, призвать къ себѣ (со стороны моря) эскадру прибрежной обороны и флотъ Ламанша, между тѣмъ какъ волонтеры и регулярныя войска прибудутъ (сухимъ путемъ) на встрѣчу высадкѣ непріятеля. Поэтому можно уже заранѣе предвидѣть исходъ всякой неосторожной попытки къ нападенію на берега Британіи.

Одинадцать морскихъ округовъ Англіи имѣютъ главными пунктами: Гумберъ, Литъ, Ливерпуль, Кингстаунъ, Гарвичь, Ирландскій берегъ, Фальмутъ, Гринокъ, Портландъ, Рудь, Мильфордскую гавань и Саутгамтонъ. Десять портовъ-убѣжищъ, доступныхъ во

(*) То же что наши морскія казармы, извѣстныя подъ именемъ дивизій флотскихъ экижей. *Прим. автора.*

Въ Англіи названіе «receiving ships» носятъ такія вполнѣ вооруженныя суда, на которыхъ подготовляютъ рекрутъ къ дѣйствительной службѣ на корабляхъ флота. *Прим. переводчика.*

всякое время прилива суть: Фальмутъ, Плимутъ, Дартмутъ, Портландъ, острова Джерсей и Гернзей, Портсмутъ, Сифордъ, Дувръ и Гарвичь. Въ заключеніи, маленькій островъ д'Ориньи, передовой стражъ помѣщенный въ виду Шербурга, «какъ зрительная труба», по выраженію Пальмерстона, дополняетъ эту систему (*).

Теперь, если бы мы и не потребовали для защиты береговъ Франціи совершенно такихъ же усилій, какія употреблены Англіею, то все же развѣ не было бы желательно видѣть примѣненными къ нашимъ берегамъ нѣкоторыя изъ тѣхъ условій безопасности, которыми пользуются англійскіе берега? Развѣ наши морскія границы не имѣютъ, также какъ и англійскія, въ своемъ распоряженіи нѣсколько тысячь таможенныхъ стражниковъ и резервъ изъ моряковъ внесенныхъ въ списки морской записи, которые всѣ служили во флотѣ? Если бы наши военныя власти не захотѣли имѣть больше дѣла съ этими прибрежными мужиками прошедшаго столѣтія, которыхъ, волею-неволею, преобразовали въ береговую стражу только потому, что они жили не далѣе полулье отъ моря; если Франція пожелала бы, наконецъ, имѣть личный составъ обороны, независимый отъ событій на Альпахъ или на Рейнѣ, то кадры моряковъ и таможенныхъ стражниковъ составили бы достаточный военный оплотъ. Собирая этихъ людей, ежегодно хотя бы только на пятнадцать дней, на прибрежныхъ батареяхъ, и поручая ихъ руководству *ближайшихъ* начальниковъ, скоро могли-бы достигнуть того, что эти старые солдаты и старые моряки научились бы служить на прибрежныхъ батареяхъ такъ же хорошо, какъ служили нѣкогда въ полкахъ и на корабельныхъ батареяхъ.

Пользуясь прекрасными средствами, которыя инженерное, артиллерійское и морское искусства выработали для защиты приморскихъ границъ, и вѣрная мнѣнію коммисіи 1843 года, Франція, безъ сомнѣнія, не откажется озаботиться о хорошемъ личномъ

(*) Сама Пруссія послѣ побѣды при Садовѣ, раздвинувшей ея границы до Сѣвернаго моря, немедленно занялась улучшеніями и обороной береговъ и портовъ. См сентябрьскую книжку Revue Maritime, 1868

составѣ своихъ береговыхъ кадръ, такъ какъ во всякой военной организаціи личный составъ «не составляетъ ли душу каждой побѣды и причину каждаго пораженія?» При такихъ условіяхъ каждое изъ спеціальныхъ военныхъ искусствъ сохранило бы свою компетентность и свои права. Инженерное искусство занялось бы назначеніемъ мѣстъ для береговыхъ батарей и ихъ постройкою, согласно условіямъ подвижной обороны и мнѣніямъ о томъ морскаго вѣдомства; сухопутная артиллерія— вооруженіемъ береговъ боевыми средствами и личнымъ составомъ, соотвѣтствующимъ числу офицеровъ и артиллеристовъ, которыми она могла бы снабдить береговую защиту сообразно съ тѣми обстоятельствами, въ какихъ государство находится съ континентальной стороны. Наконецъ, на долю морскаго вѣдомства, при помощи таможеннаго, осталось бы образованіе самаго ядра личнаго береговаго состава, такъ какъ только морское вѣдомство во всякое время и на самыхъ мѣстахъ защиты располагаетъ необходимымъ числомъ искусныхъ канонеровъ. Матросъ-канонеръ (seaman gunner), соединяя въ себѣ хорошія качества моряка съ познаніями сухопутнаго артиллериста, уже двадцать пять лѣтъ какъ считается во французскомъ и англійскомъ флотахъ превосходнымъ типомъ военнаго матроса. Наши учебныя суда, Montebello и Louis XVI, также какъ и англійскія, по справедливости считаются первѣйшими военными учрежденіями обоихъ флотовъ.

Нѣкоторые нетерпѣливые умы, недовольные настоящими успѣхами и желавшіе пополнить планъ нашихъ приморскихъ учрежденій, медленно, но постоянно возобновляемыхъ съ 1815 г., разсуждали такъ: «На французскихъ берегахъ есть *резервъ* моряковъ отъ сорока до пятидесяти лѣтняго возраста, по большой части уволенныхъ отъ службы въ дѣйствующемъ флотѣ по причинѣ пожилыхъ лѣтъ. Ни одинъ изъ моряковъ этой категоріи не былъ призываемъ на службу со времени нашихъ послѣднихъ войнъ въ Крыму, Китаѣ, Италіи и Мексикѣ. Допуская, что во время какой-нибудь большой морской войны, даже сорока и сорока-пяти-лѣтніе моряки будутъ признаны способными служить на флотѣ прибрежной обороны, *резервъ* непризванный къ дѣйствію, могъ бы составиться изъ инскриптовъ отъ 45-ти до 50-ти лѣтняго

возраста, къ которымъ можно было бы присоединить и тѣхъ охотниковъ имѣющихъ пятьдесятъ лѣтъ отъ роду, которые окажутся еще достаточно крѣпкими. И почему же не употребить съ пользою этихъ старыхъ моряковъ на поприщѣ болѣе надежномъ и болѣе свойственномъ ихъ лѣтамъ, а въ то же время менѣе трудномъ и болѣе близкомъ къ ихъ жилищамъ, «нежели палуба корабля?» Итакъ, пусть соберутъ этихъ ветерановъ рыболовства и каботажа для серьезнаго осмотра въ кварталахъ, участкахъ и синдикатахъ! Нѣтъ сомнѣнія, что послѣ надлежащей сортировки, изъ нихъ найдется, если въ томъ будетъ надобность, отъ 8000, 10,000 до 12,000 моряковъ береговой стражи еще бодрыхъ и сильныхъ и находившихся, среднимъ числомъ, отъ четырехъ до пяти лѣтъ при дѣйствіи артиллеріею на нашихъ военныхъ судахъ. Пораженный этими соображеніями, морской министръ, адмиралъ Гамленъ, собралъ въ 1859 г. коммисію, подъ предсѣдательствомъ вице-адмирала Тинана, которая выработала проектъ учрежденія моряковъ береговой стражи. Мы не имѣемъ права входить въ подробности этого проекта, такъ какъ онѣ не были опубликованы, ни стараться постичь причины и сопротивленіе, которыя парализировали эту патріотическую мысль; но, обратясь къ прежнимъ указамъ, чтобы изъ нихъ позаимствовать нѣсколько полезныхъ мыслей—вотъ какимъ образомъ возможно было бы набросать выдающіяся черты новаго учрежденія:

Наборъ канонеровъ береговой стражи между внесенными въ морскую запись моряками, имѣющими болѣе сорока лѣтъ и оставленными дома въ силу постояннаго рекрутскаго набора. Кадръ мирнаго времени, составленный изъ моряковъ, занимающихся постоянными или временными промыслами (*), какъ напр. «рыбаковъ и служащихъ на малыхъ каботажныхъ судахъ» и ежегодно, въ нерыболовное время, собираемый для упражненій. Военный кадръ, увеличенный пріемомъ «моряковъ дальняго плаванія и большаго каботажа». Ежегодный, въ продолженіе пятнадцати дней, сборъ ротъ изъ моряковъ-канонеровъ, на назначенныхъ для того батареяхъ;

(*) Ловля трески на Ньюфаундлендѣ и въ Исландіи, ловля сельдей и прибрежная или малая рыбная ловля.

опредѣленіе имъ вознагражденія за это время (*). Обученіе происходитъ подъ руководствомъ морскихъ офицеровъ, при помощи унтеръ-офицеровъ и заслуженныхъ канонеровъ. Ежегодная перевозка личнаго учебнаго состава тремя судами изъ числа служащихъ для охраны рыбной ловли у береговъ Франціи. Различныя упражненія, какъ-то, стрѣльба ядрами изъ береговыхъ пушекъ въ плавучія мишени, поставленныя на якоряхъ въ открытомъ морѣ; стрѣльба изъ шаспо, которыми должны быть вооружены канонеры-моряки береговой стражи; постановка и поднятіе минъ; устройство перемычекъ и загражденій на фарватерахъ, ведущихъ въ порты и рѣки. Для большаго удобства весь этотъ служебный составъ въ мирное время долженъ состоять подъ управленіемъ и наблюденіемъ трехъ корабельныхъ капитановъ, командующихъ прибрежными дивизіями. Для моряковъ, время проведенное въ берегой службѣ, должно быть зачтено въ государственную службу. Издержки на вознагражденіе 8000 береговыхъ моряковъ которые съ 5000 таможенныхъ составили бы кадръ мирнаго времени, могли бы ограничиться 480,000 франковъ. Самая высшая цифра расхода *мирнаго* времени, включая и издержки на порохъ и снаряды для экзерцицій, могла бы доходить *до одного милліона*.

Въ военное время канонеры-моряки подчиняются морской дисциплинѣ и морскимъ законамъ, получаютъ жалованье по чину (**), носятъ мундиръ и должны быть при оружіи. Они чередуются, по недѣльно, въ караулахъ, на редютахъ тѣхъ батарей, которыя будетъ сочтено полезнымъ держать на сторожѣ. Пушечные выстрѣлы, служащіе сигналомъ тревоги, извѣщаютъ также и о немедленномъ сборѣ на боевыхъ постахъ.

Въ округахъ Бреста, Тулона, Шербурга, Лоріана и Рошфора береговая стража должна состоять подъ командою одного изъ корабельныхъ капитановъ, подъ главнымъ начальствомъ мор-

(*) Это вознагражденіе, въ мирное время, могло бы составлять 60 франковъ за пятнадцати-дневный сборъ; такъ какъ таможенные получаютъ жалованье на дѣйствительной службѣ, то слѣдовало бы платить только 8,000 морякамъ.

(**) Они продолжаютъ квартировать и кормиться сами по себѣ, на жалованье и раціоны. Первую свою обмундировку они получаютъ даромъ, при поступленіи въ роту, но потомъ поддерживаютъ одежду на счетъ своего жалованья.

скаго префекта. Въ округахъ большихъ коммерческихъ портовъ, какъ Дюнкирхенъ, Гавръ, Сен-Мало, Нантъ, Бордо, Марсель, Ницца, Алжиръ, Оранъ, военное начальство надъ береговою службою ввѣряется, смотря по стратегической важности позиціи, или контръ-адмиралу или корабельному капитану. Такъ какъ сосредоточеніе силъ, по нашему мнѣнію, составляетъ главное условіе серьозной обороны, то слѣдовало бы, въ отношеніи организаціи личнаго состава, ограничиться только большими военными и коммерческими портами. Что касается до малыхъ портовъ, то всего разумнѣе было бы разружить ихъ совершенно. Командующіе округами могли бы имѣть помощниками нѣсколько фрегатскихъ капитановъ, назначенныхъ во второстепенные порты, корабельныхъ лейтенантовъ, таможенныхъ офицеровъ или отставныхъ армейскихъ и флотскихъ офицеровъ, смотря по важности обороны морскихъ кварталовъ и участковъ. За исключеніемъ ротныхъ командировъ, всѣ офицеры и унтеръ-офицеры морскихъ канонеровъ набираются изъ старшихъ и младшихъ квартирмейстеровъ, перешедшихъ за сорокалѣтній возрастъ, изъ таможенныхъ бригадировъ, а за недостаткомъ ихъ—изъ капитановъ коммерческихъ судовъ и отставныхъ, живущихъ по прибрежью армейскихъ унтеръ-офицеровъ.

Такая организація моряковъ береговой стражи, служащая добавленіемъ къ подвижной національной гвардіи, доставила бы береговой артиллеріи людей несравненно болѣе полезныхъ, нежели артиллеристы полевыхъ батарей подвижной гвардіи. Сверхъ того, этимъ самымъ осуществилась бы благодѣтельная, занимающая уже нѣсколько лѣтъ политическіе умы—мысль о постепенномъ улучшеніи нашей морской записи, этой *основы* всѣхъ нашихъ морскихъ учрежденій. Уже обновленная многими декретами, носящими на себѣ отпечатокъ либеральнаго духа, морская запись можетъ только окрѣпнуть отъ новыхъ распоряженій, клонящихся къ существенному улучшенію участи нашихъ старыхъ моряковъ.

Важнѣйшими изъ этихъ распоряженій должно считать тѣ, которыя облегчили-бы нашимъ ветеранамъ совершеніе двадцати-пяти лѣтней службы въ морѣ, считающейся вмѣстѣ съ 50 лѣтнимъ возрастомъ условіемъ необходимымъ для полученія *половиннаго жалованья*. По послѣднимъ счетамъ инвалидной кассы за 1866

годъ, число отставныхъ моряковъ съ половинною пенсіею равнялось 16,248. Сравнимъ теперь эту цифру съ 28,460 моряками пятидесятилѣтняго возраста и старѣе, существовавшихъ по спискамъ 1868 года. Не ясно ли, что условіе 300 мѣсячной службы на морѣ составляетъ главнѣйшую причину къ уменьшенію цифры пенсіонеровъ? Уже декретомъ 11-го іюля 1856 г. окладъ половиннаго жалованья весьма разумно увеличенъ тѣмъ изъ инскриптовъ, которые находились шесть лѣтъ на государственной службѣ.

Принимая во вниманіе, случающіеся чаще чѣмъ когда-либо, отдыхи (chômages) при дальнемъ и каботажномъ плаваніи и большой рыбной ловли, а также болѣзни и преждевременную дряхлость, свойственную морякамъ, не слѣдуетъ ли сократить срокъ службы, которая такъ умѣренно вознаграждается въ отставкѣ? Руководясь подобными идеями, многіе добрые люди, симпатизирующіе судьбѣ нашихъ старыхъ моряковъ, выразили желаніе, чтобы срокъ всей дѣйствительной службы состоялъ изъ 240 мѣсяцевъ, или двадцати лѣтъ. Немедленнымъ слѣдствіемъ такой благодѣтельной мѣры было бы увеличеніе числа вышедшихъ изъ лѣтъ инскриптовъ, пользующихся половиннымъ жалованьемъ, котораго большая часть изъ нихъ лишена въ настоящее время. Такое улучшеніе можно сгромко признать капитальною мѣрою ведущею къ обезпеченію старости нашихъ моряковъ.

Но если думаютъ, что есть возможность сдѣлать въ этомъ отношеніи еще однимъ шагомъ болѣе, то не было ли бы въ интересахъ набора флотскихъ экипажей обращать болѣе строгое вниманіе *на качество* моряковъ коммерческаго флота? Не правда ли, что хорошій матросъ дальнаго плаванія или каботажа стоитъ на военномъ кораблѣ двухъ или трехъ, а нерѣдко и четырехъ рыбаковъ малой рыбной ловли? Если, однако, признаютъ справедливость этаго принципа, то почему бы не привлечь мореходовъ дальнаго плаванія, каботажа и большой рыбной ловли къ пользованію особымъ постояннымъ вознагражденіемъ (tarif special), которое могло-бы служить наградою морякамъ совершившимъ, между 16 и 30 лѣтнимъ—возрастомъ, въ общей сложности въ теченіе шести лѣтъ, всѣ эти различные роды плаванія?

Есть всѣ основанія думать, что эта перспектива увеличенія (bonification) половиннаго жалованья, къ которому можно бы впослѣдствіи присоединить добавочное жалованье за шесть лѣтъ государственной службы, побудитъ нашу молодежъ, пользуясь молодостью, пускаться во всѣ плаванія, наиболѣе способныя образовать изъ нихъ хорошихъ матросъ. Такой шестилѣтній срокъ, кромѣ того, оправдывался бы и тѣмъ, что моряки, устарѣвшіе для плаванія на судахъ военныхъ, дальняго плаванія, каботажа и большой рыбной ловли, пошли бы дослуживать опредѣленныя двадцать лѣтъ при малой ловлѣ и прибрежномъ плаваніи.

Эта мысль о дарованіи преимуществъ нашимъ отборнымъ морякамъ, составляющимъ душу нашихъ флотскихъ экипажей, не кажется ли въ наше время справедливымъ вознагражденіемъ за то невольное бездѣйствіе, которое чаще, чѣмъ прежде, постигаетъ всѣ эти различные роды плаванія? Такъ, съ одной стороны, корабль дальняго плаванія, едва достигшій Гавра, тотчасъ же разгружается и высаживаетъ свой экипажъ съ тѣмъ чтобы не нуждаться въ немъ до дня своего новаго отплытія; съ другой стороны, бѣдственная конкуренція пароходовъ и желѣзныхъ дорогъ поражаетъ дѣятельность не только большаго, но въ особенности и малаго каботажа. Большая рыбная ловля у Ньюфаундленда, Исландіи и на Сѣверномъ морѣ прекращается регулярно на шесть мѣсяцевъ въ году и болѣе. Изъ этого легко понять, какимъ затрудненіямъ подвергаются наши моряки, принадлежащіе къ этимъ разнымъ родамъ плаванія чтобы выслужить въ настоящее время опредѣленныя двадцать пять лѣтъ. Напротивъ, прибрежные рыбаки, по обыкновенію находящіеся круглый годъ на службѣ, достигаютъ въ это время означеннаго термина совершенно естественно и, такъ сказать, не удаляясь отъ своихъ очаговъ; это особенно нетрудно тѣмъ изъ нихъ, которымъ удалось окончить шестилѣтній срокъ государственной службы, дающій право считать все время службы при малой ловлѣ.

Назначивъ половинную пенсію за двадцатилѣтнюю, а не за двадцатипятилѣтнюю службу и давая вышеупомянутое преимущество морякамъ, совершившимъ разнаго рода плаванія, государство не пріобрѣтетъ ли такимъ образомъ, въ замѣнъ этихъ значи-

тельныхъ льготъ, право вычета изъ жалованья инскриптовъ въ размѣрѣ 5%? Не слѣдуетъ забывать, что такъ какъ ресурсы морской инвалидной кассы очень ограничены, то, для увеличенія пенсіи, должны быть предусмотрѣны всѣ пути и средства; во всякомъ случаѣ, поступая такимъ образомъ не значило ли бы оказывать истинно отеческую заботливость въ отношеніи сословія, столь мало обезпеченнаго какъ моряки? Не забудемъ также и того, что посреди случайностей своей опасной карьеры, «три четверти моряковъ-инскриптовъ исчезаютъ, не достигая пятидесятилѣтняго возраста».

Со своей стороны, и учрежденіе прибрежной стражи изъ моряковъ оказало бы не менѣе благодѣтельное вліяніе, вслѣдствіе того довольства, которое вознагражденіе мирнаго времени или жалованье военнаго распространило бы между приморскимъ населеніемъ. Время, проведенное въ береговой службѣ, считаемой службою коронною, сильно помогло бы условіямъ отставки или половиннаго жалованья. Положивъ такимъ образомъ главное основаніе личнаго состава береговой защиты, легко было бы сдѣлать и добавленія къ нему. По примѣру англійской Coast-gard, и намъ возможно было бы присоединить къ этому учрежденію сперва таможенныхъ моряковъ (marins de la Douane), а за тѣмъ и самихъ приморскихъ таможенныхъ (douaniers maritimes) въ числѣ нѣсколькихъ тысячъ человѣкъ. Такимъ образомъ исполнилось бы очень мудрое и предусмотрительное предначертаніе указа отъ 31 мая 1831 г., которымъ, во время непріятельскихъ дѣйствій, таможенныя бригады отдаются въ распоряженіе военнаго министерства (*), а вмѣстѣ съ тѣмъ и мнѣніе морской слѣдственной коммисіи, которая, въ 1851 году, требовала возвращенія превосходныхъ моряковъ этого учрежденія, избѣгавшихъ военной службы на флотѣ. Вмѣсто роли береговыхъ объѣзчиковъ (упраздненной со времени учрежденія прибрежныхъ часовыхъ и электрическихъ телеграфовъ), эти храбрые таможенные, обученные на батареяхъ вмѣстѣ съ моряками, доставили бы нашимъ старымъ застрѣльщикамъ подкрѣпленіе изъ молодыхъ и свѣжихъ силъ. Такое упо-

(*) Memoires de 1843, стр. 95, 96.

греблеіе таможенныхъ доставило бы государству важную экономію, допустивъ сократить *въ такомъ же размѣрѣ*, какъ наличный составъ моряковъ-канонеровъ, такъ и издержки на нихъ, необходимыя въ военное время. Предполагая, что таможеннымъ вѣдомствомъ было бы доставлено 5000 таможенныхъ и моряковъ, содержаніе остальныхъ 8000 береговыхъ моряковъ (необходимыхъ для пополненія 13,000 человѣкъ, потребованныхъ коммисіею 1843 г.), стоило бы въ военное время по 730 фр. на человѣка въ годъ (*), т. е. 5,840,000 франковъ. Кто не пожелалъ бы, чтобы на эти 6 милліоновъ фр. была упрочена неприступность приморскихъ границъ Франціи? Чтобы почтить тѣ важныя услуги, которыя таможенное вѣдомство оказываетъ нашему прибрежью, можно было бы порядокъ упражненій мирнаго времени и условія совмѣстныхъ дѣйствій въ военное опредѣлить какъ въ Англіи, по взаимному соглашенію министерствъ финансовъ и морскаго. Къ тому же положеніе личнаго состава обороны береговъ и портовъ имѣетъ тѣсную связь съ нѣкоторыми вопросами чисто матеріальными, но тѣмъ не менѣе имѣющими большее или меньшее вліяніе на цѣлость оборонительной системы приморскихъ границъ.

Устройство первыхъ телеграфныхъ станцій на берегахъ Франціи относится къ 1809 году; въ этотъ годъ эти истинные передовые стражи приморскихъ границъ, начали извѣщать сигналами о дѣйствіяхъ непріятельскихъ крейсеровъ. Въ 1815 г., телеграфы были предоставлены или уступлены въ распоряженіе таможни; но съ 1848 года политическія обстоятельства заставили подвергнуть этотъ вопросъ разсмотрѣнію. Началась переписка между министерствами морскимъ, внутреннихъ дѣлъ и торговымъ, которая, благодаря вмѣшательству телеграфнаго управленія, привела, наконецъ, къ тому что рѣшено было предоставить прибрежнымъ

(*) Если же, напротивъ, приморскія бригады, какъ это кажется, могли бы доставить континентъ въ 10,000 таможенныхъ, то стоимость содержанія 5,000 канонеровъ-моряковъ (2 франка на каждаго въ день, включая жалованье и вознагражденіе) равнялась бы 3,650,000 фр., слѣдовательно государственныя издержки по этому предмету уменьшились бы на 2,190,000 франк. Въ такомъ случаѣ 5000 канонеровъ—моряковъ возможно было бы и слѣдовало бы выбирать изъ числа самыхъ отличныхъ канонеровъ и моряковъ.

*

часовымъ изъ моряковъ управленіе какъ сигнальною мачтою, такъ и электрическимъ аппаратомъ.

Въ 1862 г. семафоры были окончательно установлены на берегахъ Франціи. Если во всѣ времена эти посты играли, во время войнъ, важную военную наблюдательную роль, то нынѣ, ставъ стражами мира и прогресса, они могутъ оказать услугу мореходству, торговлѣ и гуманности.

Со времени мира 1815 г., при морскихъ сношеніяхъ все болѣе и болѣе ощущалась потребность въ международномъ сигнальномъ кодексѣ или всемірномъ морскомъ языкѣ. Не только не существовало еще никакого кодекса, который могъ бы называться *международнымъ*, но у одной и той же націи, напримѣръ у англичанъ, можно было встрѣтить въ употребленіи двѣ и три книги совершенно различныхъ сигналовъ. Франція, неизвѣстно по какимъ соображеніямъ, приняла недавно кодексъ Рено; англичане употребляли кодексъ Марріэта; а американцы — кодексъ Роджерса.

Наконецъ, англійскій торговый совѣтъ, съ свойственною ему практичностью, нашелъ, что необходимо выйти изъ этого смѣшенія языковъ. Была составлена сигнальная книга, которой предназначали международною роль. Франціи предложили принять эту книгу и на конференціи, бывшей между англійскими и французскими морскими офицерами, нашли что этотъ кодексъ слѣдовало дополнить дальними сигналами и полною системою сношеній между береговыми семафорами и судами въ морѣ (*). Французское изданіе «Всемірнаго кодекса» вышло въ свѣтъ 1865 г. и торговыя палаты были приглашены распространить употребленіе его между коммерческими судами.

Въ настоящее время, этотъ международный языкъ сталъ обязательнымъ для всѣхъ семафоровъ, а также и для военныхъ

(*) Этотъ кодексъ былъ обнародованъ во Франціи декретомъ 25 іюня 1864 г. Со стороны Англіи представителями на конференціи были корабельный капитанъ E. G. Commerell и W. F. Larkins, отъ Торговаго совѣта, а со стороны Франціи контръ-адмиралъ La Roncière-le-Noury, капитанъ фрегата Grivel, лейтенанты F. Julien и Sallandrouze de la Mornoix.

и коммерческихъ флотовъ большей части европейскихъ государствъ. Итакъ, что же еще остается для того, чтобы сдѣлать общенародными эти многочисленныя средства сообщенія и извлечь изъ нихъ тѣ выгоды, которыя мы въ правѣ отъ нихъ ожидать?

Стараться на общественныхъ конференціяхъ убѣдить судохозяевъ и капитановъ, совершающихъ дальнія плаванія, что однимъ только пріобрѣтеніемъ сигнальнаго кодекса гарантируются: помощь ихъ судамъ въ случаѣ гибели, призывъ спасительныхъ лодокъ и аппаратовъ, полученіе необходимыхъ для плаванія мореходныхъ свѣдѣній отъ другихъ судовъ при встрѣчѣ съ ними и отъ семафоровъ, находясь въ виду послѣднихъ, обмѣнъ коммерческихъ телеграммъ и приказаній между капитанами и судохозяевами безъ необходимости заходить въ порта, чѣмъ соблюдется экономія времени и издержекъ; и что вслѣдствіи всего этаго пріобрѣтается возможность продолжать путь прямо къ тому изъ портовъ, въ которомъ курсъ благопріятствуетъ продажѣ груза. Наконецъ, съ другой точки зрѣнія, выгоды международнаго кодекса заключаются еще въ обмѣнѣ депешъ между населеніемъ, разсѣяннымъ по прибрежью, и различными центрами этого прибрежья;—сношеніяхъ военнаго флота съ семафорами, дающихъ командирамъ возможность получать или требовать съ берега приказанія и необходимыя уведомленія;—предсказаніяхъ вѣроятной погоды, увѣдомленіи о предстоящей опасности, требованіи помощи въ ближайшихъ портахъ и проч. и проч. Что касается до каботажныхъ судовъ и небольшихъ кораблей съ малымъ грузомъ, то понятно, что имъ достаточно имѣть одинъ сигнальный кодексъ, не нуждаясь во флагахъ и сигналахъ коммерческихъ судовъ различныхъ націй, такъ какъ всѣ ихъ сношенія ограничиваются близь лежащими семафорами.

Сверхъ того, на судахъ нашего прибрежнаго рыбаловства, принадлежащихъ къ стражѣ, благодаря ихъ ежеминутнымъ сношеніямъ съ семафорами, естественно лежитъ весьма важная обязанность, посредствомъ частыхъ сигналовъ, постоянно упражнять бдительность прибрежныхъ стражниковъ. Наконецъ, каждый военный и комерческій корабль, идущій вдоль берега, долженъ, если ему позволитъ время, производить сигналы для поддержанія бдительности на прибрежьи.

Въ число вопросовъ, относящихся до защиты приморскихъ границъ, не слѣдуетъ ли включить и тѣ, которые имѣютъ смѣшанный характеръ касаясь, одновременно, военнаго флота, торговли, мореплаванія и публичныхъ работъ. Сюда относятся порты-убѣжища, постановка вѣхъ и бакановъ и маяки.

Служа убѣжищемъ въ мирное время отъ ненастья, а въ военное отъ непріятеля, превосходящаго численностью, наши прибрежные порты-убѣжища, должны играть роль, которая, благодаря пару, пріобрѣла значеніе болѣе важное, чѣмъ когда-либо прежде. Если, нѣкогда, отсутствіе порта въ Ламаншѣ помѣшало Турвилю спасти свой флотъ послѣ битвы при мысѣ Ла Гогъ, то сколько морскихъ и военныхъ случайностей въ наше время обусловливаютъ необходимость имѣть порты-убѣжища на длинномъ протяженіи береговъ отъ Бреста до Шербурга? Почему бы не озаботиться объ улучшеніи и усовершенствованіи тѣхъ глубокихъ и безопасныхъ рейдовъ и бухтъ, которые мы, благодаря Провидѣнію, имѣемъ въ Сен-Мало, рѣкѣ Лезардріе или Тріе и, наконецъ, въ маленькомъ портѣ Аберъ-вракъ (l'Abervrac'h)? (*) Развѣ нельзя было бы, съ весьма небольшими издержками, устроить въ нихъ палы (corps morts) для глубоко сидящихъ судовъ, а при входѣ, станціи настоящихъ лоцмановъ и нѣкоторыя современныя средства обороны?

Подъ настоящими лоцманами мы разумѣемъ тѣхъ, которые способны отваживаться отыскивать въ открытомъ морѣ суда, подвергающіяся самой крайней опасности. Входы въ эти порты-убѣжища такъ узки, что, при помощи минъ и тросовыхъ загражденій, которыя слѣдуетъ заготовить заранѣе, ихъ легко сдѣлать, въ данный день, непреступными для непріятеля. Съ учрежденіемъ подобныхъ лоцманскихъ станцій, даже и самые большія суда не колеблясь укрывались бы въ этихъ портахъ-убѣжищахъ, которыя и теперь уже ограждены баканами и освѣщены, но могутъ быть доступны для нихъ лишь при содѣйствіи хорошихъ лоцмановъ.

(*) Рейдъ Торо (Taureau), при входѣ въ рейдъ Морле (Morlaix), а при условіи старательнаго обезначенія баканами и вѣхами и самая рѣка Трегиверъ (Tréguiver) могли-бы довести число этихъ портовъ-убѣжищъ до пяти. Въ числѣ якорныхъ мѣстъ лѣсистыхъ береговъ Нормандіи и Бретани можно назвать еще Ла-Гугъ (la Hougue) Канкаль (Cancale), острова Шансейскіе (Chansey) и проч. и проч.

Въ этихъ малыхъ портахъ необходимы палы, хорошо опредѣленные и расположенные такъ, чтобы глубокосидящія суда могли стоять у нихъ даже и при самой низкой водѣ.

Приступивъ, по примѣру Англіи и Соединенныхъ Штатовъ, какъ можно скорѣе къ точному обозначенію на нашихъ морскихъ картахъ положенія бакановъ, вѣхъ, маяковъ и ихъ полей освѣщенія, мы объусловили бы, наконецъ, безопасность плаванія вдоль нашихъ береговъ.

Такимъ же образомъ и составленіе лоціи западныхъ и южныхъ французскихъ береговъ развѣ не отвѣчало бы необходимости, о которой много разъ заявляли, выражая удивленіе, что у столь цивилизованной націи можетъ еще ощущаться такая необходимость? Этотъ указатель плаванія вдоль нашихъ береговъ долженъ бы быть простою карманною книжкой, необходимой какъ для каждаго изъ послѣднихъ шкиперовъ каботажа, такъ и для капитановъ большихъ военныхъ судовъ. И притомъ не должна ли лоція эта заключать въ себѣ слѣдующіе предметы: наставленія относительно приставанія къ берегу, прибрежные знаки, входъ въ наши военные и коммерческіе порты и выходъ изъ нихъ, порты-убѣжища, якорныя мѣста случайныя и другія, указаніе станцій и опредѣленныхъ пунктовъ, гдѣ можно найти лоцмановъ, нѣкоторыя указанія о господствующихъ вѣтрахъ и погодѣ въ различныя времена года и проч. проч? Посредничество нашихъ морскихъ офицеровъ назначенныхъ на прибрежье, на столько же для службы при рыболовной стражѣ и на семафорахъ, какъ и въ береговой стражѣ, доставило бы, при изученіи этихъ морскихъ вопросовъ, выгоды многочисленныя и легко понятныя для того, кому извѣстно настоящее положеніе дѣлъ нашей страны. Коснется-ли дѣло представительства интересовъ флота въ *смѣшанныхъ* коммисіяхъ на обязанности которыхъ лежитъ рѣшеніе вопросовъ относящихся до маяковъ, ограждeній баканами и вѣхами, работъ по оборонѣ и улучшенію портовъ-убѣжищъ, или же надзора и попеченія о матеріальныхъ и нравственныхъ интересахъ моряковъ-инскриптовъ, во всякомъ случаѣ присутствіе морскихъ офицеровъ посреди прибрежнаго населенія развѣ не оказало бы ему значительныхъ услугъ? Чтобы убѣдиться въ

этомъ, достаточно припомнить, до какой степени во Франціи, только вслѣдствіе одной привычки и континентальнаго воспитанія, люди наиболѣе ученые (администраторы, военные и инженеры) чужды чисто-морскимъ вопросамъ. Отвращать постепенно это жалкое невѣдѣніе морскихъ дѣлъ, столь общее на всемъ континентѣ и столь обыкновенное въ нашей странѣ, не значитъ ли приносить дѣйствительную пользу нашему береговому населенію и вообще морскому вѣдомству? Расширивъ кругъ его дѣйствій на прибрежьи увеличеніемъ власти, значенія и вліянія его естественныхъ представителей, какъ это дѣлаетъ Англія для своей Coast-Guard, мы, безъ сомнѣнія, достигли бы столь желаннаго результата. Въ нашу эпоху крайней централизаціи, сколькихъ пробѣловъ въ искусственныхъ сооруженіяхъ но прибрежью или въ его оборонѣ, сколькихъ жалобъ на нѣкоторые регламенты, касающіеся моряковъ, коммерческаго управленія, мореплаванія, или рыбной ловли, возможно было бы или вовсе избѣжать или удовлетворить!

Люди, незнакомые съ морскими порядками и обычаями, не могутъ себѣ представить до какой степени глубокое знаніе подробностей вліяетъ на хорошее рѣшеніе большей части морскихъ вопросовъ. Такъ, напримѣръ, въ отношеніе маяковъ, даже промежутокъ между проблесками огня ихъ ночью и цвѣтъ башни днемъ имѣютъ немаловажное значеніе для мореплавателей. Развѣ не признано всѣми, что природный цвѣтъ камня, или гранита, необходимо замѣнять цвѣтами, которые сильнѣе выдаются въ общемъ фонѣ моря и неба, какъ напримѣръ цвѣта красный и черный?

Развѣ маяки не стали бы еще замѣтнѣе днемъ, если бы при окраскѣ ихъ была принята система чередованія цвѣтовъ яркихъ и темныхъ, напр. полосъ красныхъ и бѣлыхъ? Въ Англіи большая часть береговыхъ и плавучихъ маяковъ снабжена звуковыми инструментами, какъ китайскія гонги, колокола и даже небольшія пушки для производства ночныхъ и туманныхъ сигналовъ и подачи сигналовъ тревоги тѣмъ судамъ, которыя будутъ идти по опасному курсу. Нельзя ли и у насъ устроить что-нибудь въ томъ же родѣ и не такъ рѣдко ставить плавучіе маяки при входахъ въ рѣки и большіе порта? Чтобы защитить цѣпи плавучихъ маяковъ, въ мѣстахъ наиболѣе подвергнутыхъ опасности, не

слѣдовало-ли бы окружать ихъ поясомъ, составленнымъ изъ плотовъ и паромовъ, какъ это дѣлаютъ американцы при входѣ въ Нью-Йоркъ? Разумѣется, никто не усомнится въ томъ, что въ нашъ періодъ быстрыхъ перемѣнъ въ коммерческомъ и морскомъ мірѣ, постоянный надзоръ надъ прибрежнымъ населеніемъ и участіе въ рѣшеніи вопросовъ, имѣющихъ связь съ моремъ; ввѣренные офицерамъ просвѣщеннымъ, характера независимаго и незаинтересованнымъ въ мѣстныхъ дрязгахъ, будутъ имѣть чрезвычайно благодѣтельныя послѣдствія? (*) Значительный прогрессъ въ дѣлѣ прибрежной рыбной ловли и въ постановкѣ бакановъ и вѣхъ, со времени учрежденія прибрежныхъ дивизій, кажется, достаточно подтверждаетъ основательность этихъ надеждъ. Въ этомъ отношеніи это прошедшее, ручающееся за будущее.

Сверхъ того, не существуютъ ли нѣкоторые морскіе и коммерческіе вопросы, особенно относящіеся до положенія Франціи и произведеній ея почвы, на которые наши государственные люди должны чаще обращать вниманіе? По самому характеру предметовъ нашей промышленности, служащихъ для вывоза, и характеру главнѣйшихъ земледѣльческихъ продуктовъ, въ нашей морской вывозной торговлѣ вообще чувствуется недостатокъ *громоздкихъ продуктовъ* и фрахтовъ. Между тѣмъ какъ предметами вывоза американцевъ служатъ хлѣбъ въ зернѣ, лѣсъ, мука, соленое сало, хлопчатая бумага, а англичане вывозятъ желѣзо, вату и въ особенности уголь,—у французовъ вино составляетъ основу ихъ вывозной клади. Произведенія же роскоши, которыми, повидимому, исключительно занимается наша промышленность, не могутъ, по своему характеру, принадлежать къ громоздкимъ грузамъ, такъ что наши торговыя суда часто осуждены выходить изъ Франціи болѣе или менѣе нагруженныя баластомъ, т. е. болѣе или менѣе *порожнякомъ* (**), слѣдовательно они должны

(*) Нѣсколько лѣтъ назадъ, военный надзоръ надъ личнымъ составомъ нашей морской записи, который прежде ввѣряли корабельнымъ капитанамъ и генералитету, перестаъ существовать въ мирныя эпохи.

(**) Въ подтвержденіе сказаннаго приведемъ нѣкоторыя цифры изъ «Exposé de la situation de l'empire» за 1869 годъ. Разность между ввозомъ и вывозомъ бросается съ перваго раза въ глаза; въ 1868 году она достигла 2,175,000 топнъ, а въ 1867 году 1,935,000 тоннъ.

имѣть главнѣйшую прибыль отъ обратнаго груза, и потому не могутъ брать за границею фрахтъ за тѣ низкія цѣны, за какія нагружаютъ свои суда англичане и американцы, приходящіе съ полнымъ грузомъ. И такъ, весь вопросъ перевозки грузовъ моремъ и нашего коммерческаго плаванія сводится къ слѣдующимъ двумъ положеніямъ: «недостатокъ фрахта для вывоза», «относительная дороговизна обратнаго фрахта». Отъ такого исключительнаго состоянія, къ несчастью, нераздѣльно связаннаго съ нашимъ географическимъ положеніемъ, промышленностью, почвою и произведеніями, наша морская торговля занимаетъ до нѣкоторой степени низшее положеніе. Но развѣ несправедливо говорятъ, что *если дурное положеніе вызвано въ силу обстоятельствъ, то ему надо противоставить силу законовъ?* Что же предпринять для измѣненія такого жалкаго положенія? Наиболѣе уважаемые органы печати нашихъ коммерческихъ портовъ указываютъ на слѣдующія мѣры: продолженіе существованія добавочнаго налога съ кораблей и складочныхъ мѣстъ; принятіе системы опредѣленія вмѣстительности болѣе выгодной для нашего флага; пересмотръ торговыхъ трактатовъ съ тѣми государствами, въ которыхъ нашъ коммерческій флотъ еще не находитъ полной взаимности выгодъ, или, когда такихъ трактатовъ вовсе нѣтъ, то исполненіе въ нашихъ коммерческихъ портахъ права возмездія во всѣхъ случаяхъ, касающихся морскихъ акцизныхъ или земскихъ сборовъ, впредь до изданія новыхъ правилъ, замѣняющихъ это старинное учрежденіе; уменьшеніе нашихъ консульскихъ пошлинъ, разсмотрѣніе регламентовъ, относящихся до мореходства, таможни и проч.—словомъ, стремленіе уничтожить всѣ преграды и ненужную формалистику, тягостно отзывающіяся на нашемъ флотѣ (*).

Понятно, что при всемъ нашемъ желаніи обсудить отдѣльно каждый изъ этихъ интересныхъ вопросовъ планъ настоящаго сочиненія не позволяетъ намъ этого. Мы должны, къ сожалѣнію, ограничиться,

---

(*) Первый шагъ по пути оцѣнокъ и уменьшенія налоговъ уже былъ сдѣланъ; онъ одинъ только можетъ дать нашей морской торговлѣ средства къ борьбѣ съ равными силами. (Продолженіе этого примѣчанія см. на слѣдующей страницѣ).

такъ сказать, простымъ заявленіемъ и обратить вниманіе нашего читателя на различныя изслѣдованія, бывшія въ 1825 году, а также еще и недавно, объ *относительной дороговизнѣ* французскаго мореходства

Требовать поддержки, въ продолженіе еще нѣсколькихъ лѣтъ, умѣренныхъ добавочныхъ налоговъ съ судна и складочнаго мѣста значитъ сознаться, что еще на неопредѣленное время наша промышленность морскаго перевоза товаровъ не въ состояніи обходиться безъ покровительства, которымъ она поддерживалась по настоящее время (*). Впрочемъ, чтобы осторожно совершить переходъ и достигнуть полной равноправности флаговъ, не слѣдуетъ ли прежде всего освободить нашъ флотъ отъ исключительныхъ и совершенно ненужныхъ налоговъ, которые еще тяготятъ надъ нимъ?

Разсуждая этимъ путемъ далѣе, спрашиваемъ: развѣ уже съ давняго времени не указываютъ на неудовлетворительность способа опредѣленія вмѣстительности судовъ, принятаго французскою таможнею? Поэтому способу нашимъ судамъ приписывается вмѣстительность бо́льшая той, которая могла бы считаться при опредѣленіи ея по способамъ, принятымъ иностранцами, вслѣдствіе чего суда наши вынуждены платить слишкомъ высокій грузовой налогъ. Наши судохозяева и шкипера могли бы жаловаться еще и на слишкомъ большія формальности, проволочки времени и слишкомъ высокіе налоги, которые канцеляріи нашихъ консуловъ требуютъ за экспедицію судовъ въ иностранные порты. Нельзя-ли было бы, путемъ дипломатическихъ сношеній, или при помощи вышеупомянутаго права возмездія принудить нѣкоторыя иностранныя правительства дозволить намъ пользо-

---

«Законъ о коммерческомъ флотѣ дозволяетъ, какъ извѣстно, свободный ввозъ всѣхъ предметовъ, необходимыхъ для вооруженія и постройки французскихъ судовъ. Наши верфи воспользовались этими правами въ довольно широкихъ размѣрахъ. Такимъ образомъ они получили, въ видѣ временнаго ввоза, въ первые одиннадцать мѣсяцевъ 1868 г. 7,894,000 килограммъ желѣза и 3,062,000 килограммъ жести. Что касается до числа судовъ, построенныхъ за границею и ввезенныхъ во Францію, то таковыхъ было: 101 деревянное въ 17,420 тоннъ и 11 желѣзныхъ въ 6,800 тоннъ» (Exposé de la situation de l'empire).

(*) Въ силу закона о коммерческомъ флотѣ (п. 5), въ 1868 г. отмѣнены добавочные налоги.

ваться въ отношеніи мѣстныхъ или земскихъ сборовъ, и притомъ не только въ принципѣ, но и на самомъ дѣлѣ, тою полною взаимностью выгодъ, которую намъ такъ часто обѣщали, на самомъ же дѣлѣ исполняли такъ рѣдко? Слишкомъ глупо было бы, напримѣръ, благосклонно сносить карантинныя и фискальныя пошлины, которымъ, вопреки фамильному договору (Pacte de Famille) (*), флагъ нашъ недавно подвергался въ портахъ Испаніи и ея колоній, а также земскія маячныя пошлины и госпитальныя или корпоративныя, которымъ наши суда уже такъ давно подвергаются въ портахъ Англіи, несмотря на всѣ обѣщанія британскаго правительства уничтожить ихъ.

Наконецъ, въ числѣ невыгодъ, свойственныхъ собственно Франціи и незнакомыхъ иностраннымъ коммерческимъ флотамъ, не слѣдуетъ ли указать еще и на тѣ строгія постановленія, которыми судохозяевамъ и капитанамъ, а слѣдовательно и разнымъ родамъ нашего судоходства предоставляется слишкомъ мало простора дѣйствій? «Такимъ образомъ, хозяинъ самаго мелкаго каботажнаго судна, съ грузомъ не болѣе 25 тоннъ, не имѣетъ права плавать по всѣмъ направленіямъ, даже на пространствѣ 15 лье вокругъ того порта, къ которому онъ принадлежитъ». Съ другой стороны, «рыболовное судно не можетъ перевозить ни товаровъ, ни пассажировъ—словомъ, ничего, кромѣ рыбы и своихъ жизненныхъ припасовъ» (**).

Вслѣдствіе такихъ ограниченій, малое каботажное судно или французскій рыболовъ не могутъ перевозить, напримѣръ, даже картофель изъ Гранвиля въ Джерсей, т. е. не имѣютъ право вести торговлю съ островомъ, лежащимъ въ виду французскихъ береговъ. И кому же эти стѣсненія приносятъ пользу, какъ не англійскому флагу, который, въ силу ихъ, безусловно пользуется мелкимъ сборомъ съ нашего вывознаго фрахта! Такимъ же образомъ, вслѣдствіе строгаго опредѣленія границъ для плаванія

(*) Договоръ, заключенный 15 августа 1761 года между королями Франціи, Испаніи, Обѣихъ Сицилій и герцогомъ Пармскимъ и названный такъ потому, что всѣ эти лица принадлежали къ одной фамиліи—Бурбоновъ. (*Прим. переводчика*).

(**) Декретъ 20 марта 1852 (пунктъ 2); см. «Cole Manuel des Capitaines et des Armateurs» Туссеня (Toussaint), адвоката въ Гаврѣ.

большаго французскаго каботажа, между параллелями широтъ 30° южной и 72° сѣверной и меридіанами 15° западной и 44° восточной долготы (*), капитаны тѣхъ каботажныхъ судовъ, которыя нашли бы въ Англіи или другихъ мѣстахъ грузъ для Америки не имѣли бы права принять его. Эти ограниченія, впрочемъ, тѣмъ болѣе непонятны, что наши каботажные штурмана постоянно плаваютъ въ самыхъ опасныхъ моряхъ, каковы Ламаншъ, Сѣверное море, Балтійское, Гасконскій заливъ, Архипелагъ, Черное море и проч. и проч. Впрочемъ, эти древнія границы нашего большаго каботажа такъ явно противорѣчатъ нашимъ интересамъ, что для нашего большаго нью-фаундлендскаго, исландскаго и китоваго рыбнаго промысла ихъ должны были отмѣнить.

Морское министерство въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ оказывавшее столько мудрой заботливости о развитіи нашей прибрежной рыбной ловли, нѣсколько разъ занималось исправленіемъ этой регламентаціи, исключительной и вредной какъ существу дѣла, такъ и подвижности, необходимой въ коммерческихъ сношеніяхъ.

Проектъ декрета 1865 г. о командованіи коммерческими судами служитъ наилучшимъ тому доказательствомъ. Вотъ слова циркуляра, при которомъ проектъ былъ представленъ на обсужденіе коммерческихъ палатъ: «Декретомъ 26 января 1857 г. къ командованію коммерческими судами могли быть допущены два класса капитановъ: капитаны судовъ дальняго плаванія (long-cours), имѣющіе право на управленіе кораблями во всѣхъ моряхъ, и шкипера каботажныхъ судовъ, которымъ дозволялось плаваніе только въ прямоугольникѣ, заключающемъ европейскія моря, предѣлы котораго опредѣлены закономъ 14 іюня 1854 г.

«Такое распредѣленіе несообразно съ существомъ дѣла. Каботажное плаваніе, какъ показываетъ и самое значеніе этого слова должно ограничиваться и дѣйствительно ограничивалось въ продолженіе многихъ лѣтъ плаваніемъ отъ одного мыса до другаго, въ виду береговъ, при помощи элементарныхъ познаній изъ прак-

---

(*) Статья 377 торговаго уложенія, измѣненная закономъ 14 іюня 1854

гической навигаціи. Расширяя предѣлы каботажнаго плаванія, съ одной стороны, до Чернаго моря, а съ другой, до Балтійскаго и Бѣлаго, въ него включены были весьма длинные рейсы, совершаемые въ открытомъ морѣ, и потому самые трудные и самые опасные, какіе морякъ когда-либо могъ предпринять. Между тѣмъ, подъ вліяніемъ той мысли, что это все же плаваніе, ограниченное предѣлами, отъ шкиперовъ каботажныхъ судовъ требуютъ свѣдѣній, недостаточныхъ для большаго плаванія; въ то же время пространство назначенныхъ имъ рейсовъ не дозволяло требовать отъ нихъ того точнаго и подробнаго знанія береговъ, какое существовало прежде и нынче должно бы составлять главную и существенную часть программы экзаменовъ.

«Настоящее дѣленіе на категоріи не лучше и съ точки зрѣнія коммерческихъ интересовъ: мы каждый годъ видимъ, какъ небольшія иностранныя суда увозятъ съ нашихъ береговъ грузы, которыхъ не могутъ оспоривать у нихъ ни шкипера каботажа по той причинѣ, что грузъ имѣетъ назначеніе внѣ опредѣленнаго для нихъ района плаванія, ни капитаны судовъ дальняго плаванія; послѣдніе, командуя обыкновенно судами большаго водоизмѣщенія, не заботятся о маловажныхъ грузахъ, предоставляя такимъ образомъ иностранному флагу то, что мы могли бы назвать сборомъ съ нашего вывознаго фрахта, сборомъ, который намъ слѣдовало бы стараться всѣми силами предоставить вполнѣ нашимъ соотечественникамъ».

Новое предполагаемое раздѣленіе коммерческихъ капитановъ на «шкиперовъ малаго каботажа и капитановъ дальняго плаванія» вполнѣ удовлетворяетъ интересамъ дѣла. «По этому проекту шкиперомъ малаго каботажа можетъ быть каждый морякъ, обладающій чисто-практическими свѣдѣніями; онъ можетъ совершать рейсы между французскими портами или между ними и наиболѣе близкими къ намъ иностранными портами, расположенными на продолженіи нашихъ океанскихъ береговъ и береговъ Средиземнаго моря, но не переходить изъ одного моря въ другое. Экзаменъ, присвоенный шкиперамъ этой категоріи, имѣетъ весьма опредѣленный характеръ; онъ доставитъ намъ хорошихъ прибрежныхъ лоц-

мановъ, способныхъ со всевозможною безопасностью проводить суда, предназначенныя для короткаго плаванія, которыя собственно и составляютъ каботажъ.

«Всякое судно, совершающее болѣе обширное плаваніе и, слѣдовательно, болѣе или менѣе отдаляющееся отъ береговъ, должно быть ввѣрено командѣ одного изъ капитановъ судовъ дальняго плаванія. Эта важная обязанность вознаграждается преимуществомъ, имѣть возможность повсюду где бы ни находилось судно, направиться въ любой пунктъ земнаго шара, — преимущество важное, если подумать о той быстротѣ рѣшеній и независимости дѣйствій, которыхъ конкуренція требуетъ въ настоящее время какъ необходимыхъ условій преуспѣянія морской торговли. Сверхъ того, чтобы отъ такой перемѣны не произошло особыхъ стѣсненій или увеличенія расходовъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ при снаряженіи коммерческихъ судовъ слѣдуетъ повозможности *упростить* экзамены капитановъ дальняго плаванія, чтобы такимъ образомъ облегчить полученіе диплома на это званіе тѣмъ морякамъ, которые имѣютъ теперь дипломъ на шкипера каботажа. Къ тому же такое упрощеніе экзаменовъ нисколько не можетъ вредить безопасности дальняго плаванія, такъ какъ дознано, что нынѣшнія программы заключаютъ въ себѣ теоретическія познанія, вовсе не необходимыя для управленія кораблемъ и забываемыя большею частью капитановъ вскорѣ послѣ экзамена».

Поспѣшимъ прибавить, что такое упрощеніе программы экзамена приведетъ къ важнымъ результатамъ. Устраненіе препятствій, представляемыхъ требованіемъ излишнихъ теоретическихъ познаній и денежными расходами, лишь затрудняющихъ путь къ полученію званія капитана коммерческаго судна, тотчасъ подстрекнуло бы законное самолюбіе лучшихъ коммерческихъ матросъ. Развѣ большая часть изъ нихъ не исключительно по своей бѣдности, не можетъ ни оставаться на берегу для выслушанія курса гидрографіи, ни платить учителямъ за отдѣльные уроки? Не правда ли, что до сихъ поръ ни практическія способности моряковъ, доказанныя наилучшимъ образомъ, ни довѣріе судохозяевъ не были въ состояніи одержать верхъ надъ теоретическими и денежными требо-

ваніями? (*) «И такъ въ новѣйшихъ программахъ эти теоритическія познанія уменьшены, говорится въ вышеназванномъ нами циркулярѣ, и слѣдовательно, возможно, усиливъ практическій отдѣлъ, сдѣлать экзаменъ болѣе легкимъ и въ то же время болѣе полнымъ».

Давно извѣстна истина, что искусство управлять судномъ есть дѣло практики, а не теоріи. Пять или шесть вычисленій, необходимыхъ для плаванія, могутъ быть выражены въ формѣ совершенно простой и легкой для удержанія въ памяти. Къ чему наполнять мозгъ купеческихъ капитаномъ формулами, которыя вскорѣ забудутся ими, и къ чему принуждать ихъ терять на берегу, въ слушаніи теоритическихъ курсовъ, время столь драгоцѣнное для пріобрѣтенія опытности въ мореходствѣ?

Прибавимъ, что, для удовлетворенія настоятельной потребности въ болѣе свѣдущихъ командирахъ судовъ, тѣмъ же проектомъ учреждается экзаменъ и дипломъ на званіе капитана перваго класса; что испытанію въ механикѣ и плаваніи подъ парами отнынѣ должны подвергаться не всѣ кандидаты безразлично, а что для этихъ предметовъ будетъ существовать особый экзаменъ и особый дипломъ, безполезные для лицъ намѣревающихся посвятить себя исключительно плаванію подъ парусами; что тѣмъ же проектомъ и столь же раціонально учреждается экзаменъ и дипломъ на званіе *помощника* капитана (second capitaine), который могъ бы, въ случаѣ нужды и по крайней мѣрѣ на судахъ дальнаго плаванія, вполнѣ надежно замѣнить капитана судна.

Наконецъ, временныя мѣры щадили интересы нынѣшнихъ шкиперовъ кабатажнаго плаванія дозволяя имъ или продолжать свою нынѣшнюю профессію, или пріобрѣтать патентъ шкипера втораго класса путемъ простаго практическаго экзамена, или же поступать на суда въ званіи помощника капитана дальнаго плаванія.

(*) Расходы, къ которымъ эти требованія вынуждаютъ кандидатовъ на званіе капитана дальняго плаванія, само собою разумѣется заставляютъ этихъ лицъ, по полученіи диплома, дорожиться своею службою. Это, въ свою очередь влечетъ, за собою и большіе расходы на содержаніе французскихъ матросъ (armements) въ сравненіи съ расходами на тотъ же предметъ Англіи и Соединенныхъ Штатовъ, гдѣ каждому капитану предоставляется свобода учиться гдѣ ему угодно и гдѣ они подвергаются простому испытанію нѣсколькихъ присяжныхъ специалистовъ (prud'hommes), подъ надзоромъ торговыхъ палатъ.

Читатель извинитъ намъ эти подробности. «Кто стремится къ цѣли, тотъ ищетъ средствъ для ея достиженія?» Не настала-ли пора, чтобъ свободная торговля доставила и нашей странѣ тѣ крайне необходимыя выгоды, которыя доставляются ею въ другихъ странахъ. Для устраненія всѣхъ вышеупомянутыхъ тягостей, такъ, или иначе гнетущихъ нашу морскую торговлю слѣдуетъ, во первыхъ, переработать уставы судоходства на началахъ свободы и личнаго почина, существующихъ по другую сторону Ламанша и Атлантическáго океана; во вторыхъ, усилить дѣятельность нашихъ торговыхъ палатъ, освободить нашъ флотъ отъ ненужной формалистики таможень и консульствъ и стремиться къ улучшенію нашихъ торговыхъ договоровъ

Заботясь о матеріальномъ прогрессѣ, въ то же время должно помышлять и о не менѣе важномъ нравственномъ прогрессѣ. Кто не знаетъ о томъ, что всѣ улучшенія имѣютъ тѣсную связь между собою и пополняютъ одно другое?

Впрочемъ, матеріальныя средства, предназначенныя къ защитѣ нашихъ береговъ, будутъ всегда занимать лишь незначительное мѣсто въ цѣломъ вопросѣ обороны. Да и возможно ли сомнѣваться въ томъ, что во всѣ времена и во всѣхъ странахъ личный составъ всегда будетъ душою матеріальнаго состава, слѣдовательно люди опытные всегда будутъ основывать свои лучшія надежды на энергіи, преданности и нравственныхъ достоинствахъ населенія, заинтересованнаго въ оборонѣ. Съ этой точки зрѣнія, какъ не отдать должной чести тѣмъ великодушнымъ усиліямъ морскаго министерства, которыя были употреблены имъ въ послѣднее время на возвышеніе нравственнаго уровня нашего прибрежнаго населенія? Среди жалкихъ слабостей, какъ не признать того благотворнаго дѣйствія христіанскаго милосердія, которое, повидимому, составляетъ характеристическую черту нашего вѣка? «Не отъ хлѣба единаго живетъ человѣкъ» говоритъ писаніе. Не этому-ли могучему вдохновенію обязаны своимъ существованіемъ наши морскія школы и сиротскіе домы, призрѣвающіе и обучающіе бѣдныхъ дѣтей нашихъ моряковъ и сиротъ моряковъ погибшихъ въ морѣ? Не то ли же самое чувство руководило при основаніи спасительныхъ обществъ, обществъ страхованія

жизни и, наконецъ, кассъ взаимнаго вспоможенія, предназначенныхъ для вспомоществованія во всѣхъ нуждахъ, порождаемыхъ тѣми бѣдствіями, свидѣтелями которыхъ часто бываетъ одно только море?

Не тотъ же ли духъ прогресса, дитя нашего времени, положилъ начало обществамъ гонки судовъ (sociétés de Régattes), на ряду съ дѣлами благотворительности и соревнованія народнаго и техническаго?

Брестскій портъ можетъ указать на свой сиротскій институтъ и на свой морской дѣтскій пріютъ на ряду съ училищемъ юнговъ, знаменитымъ и въ то же время скромнымъ учебнымъ заведеніемъ, въ которомъ морское вѣдомство воспитываетъ разсадникъ будущихъ отличныхъ унтеръ-офицеровъ и матросъ, вѣрныхъ хранителей полезныхъ традицій нашихъ экипажей. Берега Франціи могутъ ежедневно быть свидѣтелями усилій и успѣховъ знаменитаго Центральнаго общества спасенія, которое, будучи основано однимъ великодушнымъ адмираломъ, считаетъ уже теперь своихъ членовъ тысячами, а число спасенныхъ отъ смерти во время кораблекрушеній—*сотнями*.

Въ нѣкоторыхъ изъ нашихъ приморскихъ городовъ учреждены кассы взаимнаго вспомоществованія для семействъ моряковъ, сдѣлавшихся жертвою своего опаснаго ремесла. Эти кассы, основанныя отчасти почином самихъ жителей и судохозяевъ, отчасти членами административныхъ совѣтовъ нашей морской записи и поддерживаемыя главнымъ образомъ благотворительностью лицъ, пріѣзжающихъ въ наши порта *для купанья*, оказываютъ очень полезную помощь инвалидной кассѣ, къ несчастью, неимѣющей достаточно средствъ для облегченія всѣхъ нуждъ великой морской семьи. Станемъ надѣяться, что въ недалекомъ будущемъ окажется возможность повсюду подавать нашимъ морякамъ и ихъ семействамъ безплатныя медицинскія пособія, такъ какъ здоровье и силы народонаселенія слишкомъ близко касаются интересовъ доброкачественнаго набора для флота. Не слѣдуетъ ли также поощрять административные совѣты и инвалидныхъ казначеевъ къ расширенію вліянія ихъ въ дѣлѣ развитія нравственности приморскаго населенія? Побольше энергіи при искорененіи пьянства, побольше содѣй-

ствія нашимъ морякамъ при помѣщеніи ими своей экономіи въ сберегательныя кассы или другія попечительныя учрежденія — все это было бы несомнѣннымъ доказательствомъ здравой филантропіи, въ отношеніи многочисленныхъ семействъ нашего прибрежья. На противоположномъ берегу Ламанша, Англія показываетъ намъ издали эти sailor's homes (дома моряковъ), честные пріюты, имѣющіе назначеніе вырывать моряковъ изъ рукъ корыстолюбивыхъ квартирныхъ хозяевъ и избавлять ихъ отъ соблазновъ неумѣренности. Въ этихъ убѣжищахъ, уже существующихъ также въ Голландіи и на сѣверѣ Европы, моряки вмѣстѣ со всѣми благодѣяніями ассосіаціи имѣютъ безопасное хранилище для *своихъ* сбереженій, помѣщеніе, надлежащую пищу, книги, игры и всѣ религіозныя пособія, нравственныя и матеріальныя, могущія наилучшимъ образомъ замѣнить отсутствіе семейства.

Теперь отъ мирныхъ вопросовъ вновь перейдемъ къ военнымъ. На морскихъ границахъ тѣ и другія соединены такими тѣсными узами, что ихъ можно считать нераздѣльными.

Во времена старой монархіи, приморская граница, какъ мы уже говорили о томъ, была поручена надзору офицеровъ французскаго адмиралтейства. Но когда, въ царствованіе Лудовика XV, королевская власть достигла своего апогея, а централизація сдѣлала достаточные успѣхи, то управленіе границею перешло въ руки губернаторовъ провинцій. Позже эта отвѣтственность раздѣлилась между префектами морскихъ военныхъ портовъ и генералами, командующими мѣстными войсками. Такимъ образомъ до 1843 года военное и морское вѣдомство соперничали въ дѣлѣ снабженія береговой обороны матеріальнымъ и личнымъ составомъ. Между тѣмъ, коммисія 1843 нашла нужнымъ рѣшить въ принципѣ, что «общая система обороны морскихъ границъ должна быть ввѣрена отвѣтственности министра, на котораго спеціально возложена обязанность хранить цѣлость территоріи»; однако, не имѣя возможности не признать и существенной выгоды участія въ дѣлѣ обороны всѣхъ вѣдомствъ, каждаго по отношенію къ его собственной спеціальности, коммиссія издала, отъ 3 января 1843 г. указъ о гарнизонной службѣ, подтвержденный статьею 287 декрета отъ 13 октя-

*

бря 1863 г. Въ указѣ этомъ говорилось между прочимъ, что «въ военныхъ портахъ морскія силы, *находясь подъ главнымъ начальствомъ* командующаго сухопутными силами, предназаются спеціально для службы на батареяхъ, обращенныхъ прямо къ фарватерамъ и узкостямъ ведущимъ на внутренній рейдъ; это должно происходить каждый разъ, когда на первомъ планѣ не стоитъ оборона сухопутной стороны».

Статьею 3-ею того же указа, ставшею 288 статьею новаго декрета о гарнизонной службѣ, постановляется, что «командующій мѣстными войсками, въ случаѣ нападенія, сохраняетъ полную власть надъ морскими силами, которыя должны считаться вспомогательными войсками при сухопутныхъ силахъ, занятыхъ защитою морской границы. Во всякомъ случаѣ, морскія силы, по возможности, распредѣляются такъ, чтобы онѣ служили исключительно для обороны портовъ и арсеналовъ».

Итакъ, въ случаѣ отсутствія генерала, командующаго мѣстными войсками, положеніе могло стать двусмысленнымъ и опаснымъ. Должна ли морская власть вручать свои средства и передавать отвѣтственность командующему сухопытными силами, какого бы чина онъ ни былъ? Компетентность этого послѣдняго, при выдержаніи сухопутной осады или при отраженіи высадки, не измѣнила ли бы своего значенія, когда бы дѣло коснулось чисто-морскаго нападенія или бомбардировки? Такое то ненормальное положеніе пришлось испытать отряду морскихъ силъ, наканунѣ той достопамятной осады, въ которой, подъ искуснымъ управленіемъ адмирала Риго де-Женульи, высадившіеся моряки съ такимъ достоинствомъ соперничали съ сухопутною артиллеріею и доказали, чего можно было ожидать отъ нихъ во время войны. За то, при первомъ извѣстіи о восточной войнѣ, императорское правительство поняло всю явную опасность отъ такого упраздненія морской власти. Принимая во вниманіе, что единство въ дѣлѣ командованія служитъ первымъ условіемъ всякой обороны и что должно разчитывать на возможность отсутствія генерала, командующаго мѣстными войсками, декретъ о крѣпостной службѣ, отъ 12 октября 1853 г., подтвержденный декретомъ

13 октября 1863 г. (*) постановляеть: «въ случаѣ неожиданнаго нападенія, оборона военныхъ портовъ возлагается на адмираловъ, морскихъ префектовъ, подъ ихъ отвѣтственностью, и командованіе войсками всѣхъ родовъ оружія сосредоточивается въ ихъ рукахъ. По прибытіи же генерала, командующаго мѣстными войсками или генерала снабженнаго указомъ, ввѣряющимъ ему командованіе (говоритъ статья 2), морской префектъ слагаетъ съ себя власть и главный начальникъ тотчасъ же вступаетъ въ права, предоставленыя ему декретомъ».

Возвратимся къ значенію морской власти во время береговой войны. Въ случаѣ бомбардировки или аттаки съ моря, морскіе офицеры командующіе въ комерческихъ портахъ, призываютъ изъ сосѣднихъ кварталовъ моряковъ-канонеровъ, и во главѣ ихъ, содѣйствуютъ оборонѣ мѣста. Они формируютъ изъ экипажей французскихъ коммерческихъ судовъ *пожарныя роты* и размѣщаютъ ихъ такъ, чтобы тѣ могли охранять морской матеріальный составъ.

Главный начальникъ морскихъ силъ управляетъ совмѣстно съ сухопутною артиллеріею тѣми береговыми батареями, которыя могутъ быть ему ввѣрены подъ непосредственнымъ начальствомъ мѣстнаго военнаго губернатора. Подобнымъ же образомъ генералы, командующіе мѣстными войсками и обсерваціонными лагерями, располагаютъ офицерами и моряками береговой стражи на всемъ протяженіи ввѣренномъ ихъ начальству. Офицеры береговой службы, наблюдаютъ надъ береговыми часовыми и телеграфами и переписываются, съ одной стороны, съ морскими ихъ начальниками, а съ другой—съ генералами, командующими мѣстными войсками и обсерваціонными лагерями. Такая двойная переписка объясняется тѣмъ, что какъ сухопутнымъ, такъ и морскимъ властямъ необходимо слѣдить шагъ за шагомъ за всѣми дѣйствіями и за всѣми движеніями непріятельскихъ силъ. Какъ поступать, если непріятель предприметъ высадку открытою силою? Канонеры-моряки, убѣдившись, что не остается никакой возможности дѣйствовать орудіями, удаляются съ батарей въ зубчатые редюиты, унося съ собой прицѣлы, банники, прибойники, чтобы сдѣлать орудія совершенно безполезными. Не только

(*) Статья 288, параграфъ 2.

ружейная стрѣльба, направленная на непріятеля сквозь бойницы редюнтовъ, способна въ большей части случаевъ помѣшать разрушенію батареи, но, за неимѣніемъ по сосѣдству телеграфа, офицеры береговой службы могутъ тотчасъ же, помощію условленныхъ сигналовъ, призвать на помощь пѣхоту изъ обсерваціонныхъ лагерей и сосѣднихъ позицій. Въ крайнемъ случаѣ они могутъ вытребовать подвижную гвардію прибрежья.

Въ случаѣ неожиданнаго нападенія, единство власти, сосредоточивающейся, въ военныхъ портахъ, въ рукахъ морскихъ префектовъ, а въ коммерческихъ—военныхъ комендантовъ, дозволитъ дѣйствовать совокупно морскими и сухопутными силами, собранными на этихъ столь важныхъ позиціяхъ. Такая совокупность дѣйствій или, если угодно, заблаговременное соглашеніе, составляетъ въ настоящее время крайнюю необходимость. Согласить общія дѣйствія *постоянной* обороны, т. е. фортификаціонныя сооруженія съ *подвижною* и плавучею обороною, состоящею изъ перемычекъ, загражденій, минъ и судовъ прибрежной обороны и съ подвижною сухопутною защитою (войска и полевая артиллерія) — вотъ въ чемъ должно состоятъ въ настоящее время высокое назначеніе «комитетовъ обороны», учреждаемыхъ въ каждомъ портѣ подъ предсѣдательствомъ мѣстныхъ губернаторовъ. Это соединеніе весьма разнародныхъ средствъ, принадлежащихъ разнаго рода службамъ, это распредѣленіе фортовъ и батарей между офицерами и войсками разныхъ оружій, всегда будутъ заслуживать серьёзнаго изученія со стороны губернаторовъ приморскихъ мѣстъ. Будутъ ли укрѣпленія изолированы одно отъ другаго или вмѣстѣ съ перемычками, линіями загражденій, минами и судами прибрежной защиты, онѣ образуетъ *группы* обороны, во всякомъ случаѣ слѣдуетъ предупреждать столкновенія между лицами, начальствующими фортами и батареями, и опредѣлить предѣлы власти и отвѣтственности каждаго изъ нихъ. Помимо электрическихъ телеграфовъ, командиры фортовъ и батарей и при помощи морской сигнальной книги будутъ имѣть возможность сноситься какъ между собою, такъ и съ губернаторомъ, сосредоточивать свои дѣйствія и переговариваться о разстояніи непріятеля, опредѣляя его пеленгами. Словомъ, каждый военный портъ,

каждая изъ главныхъ позицій должны заранѣе организовать всѣ свои приготовленія къ бою. Такимъ образомъ, при первомъ шумѣ тревоги каждый офицеръ, каждый матросъ и солдатъ долженъ, какъ это бываетъ на судахъ, заранѣе знать свое оружіе и свое мѣсто на батареи, чтобы форты и батареи нашихъ портовъ могли немедленно открыть по непріятелю бѣглый огонь. На островѣ Мальта англичане упражняются въ этомъ съ 1856 года.

Во время войны, наблюденіе надъ многими отраслями прибрежной службы, какъ напримѣръ надъ лоцманами, надъ береговыми часовыми, телеграфами, содержаніе въ неизвѣстности знаковъ, служащихъ для обозначенія отмелей, и портовая полиція должны естественно войти въ число обязанностей офицеровъ береговой службы. Такимъ образомъ и на нашей границѣ установилось бы то единство морскаго управленія, которымъ пользуются берега Англіи. Нужно быть оптимистомъ въ высшей степени, чтобы не предвидѣть всей важности будущихъ нападеній со стороны моря. Приносимыя на крыльяхъ пара, эти бури будутъ обрушиваться на непріятельскіе берега такъ, какъ обрушиваются на берега Африки столь извѣстные морякамъ *торнадо*. Если, въ такой критическій моментъ, населеніе, застигнутое въ расплохъ, не нашло бы посреди себя извѣстныхъ и уважаемыхъ начальниковъ, около которыхъ оно могло бы сгруппироваться, въ родѣ тѣхъ, какихъ имѣетъ англійская Goast-guard, людей рѣшительныхъ, говорящихъ языкомъ этого населенія, способныхъ быстро соединять его или разсѣевать по угрожаемымъ пунктамъ, то кто усомнится въ томъ, что, въ ожиданіи прибытія военной помощи, къ тому же безсильной противъ бомбардировки, порты наши могутъ быть сожжены, а берега разграблены? Выжидать крайней необходимости, для того ли, чтобы увѣрить себя въ существованіи опасности, или чтобы защититься отъ нея, наконецъ разсчитывать что внезапный энтузіазмъ приведетъ къ тѣмъ же результатамъ, къ какимъ можетъ привести правильная организація, было бы дѣломъ недостойнымъ великой націи. Франція несдѣлаетъ такой ошибки, она не забудетъ мудраго правила, подтверждавшагося во многихъ достопримѣчательныхъ случаяхъ, правила, которое гласитъ:

«Управлять—значитъ предвидѣть».

ВОЙНА ВЪ ОТКРЫТОМЪ МОРѢ.

«Тотъ кто господствуетъ на морѣ,
Первенствуетъ въ торговлѣ,
Первенствующій же въ торговлѣ,
Повелѣваетъ міромъ!»

Разсмотрѣвъ морскія и военно-сухопутныя операціи, театромъ которыхъ могутъ сдѣлаться прибрежья и порты, словомъ послѣ *Прибрежной войны*, наше изслѣдованіе нынѣшнихъ условій военныхъ дѣйствій на морѣ оказалось бы неполнымъ, если бы мы не обратились теперь къ изученію *войны въ открытомъ морѣ*. Подъ этимъ названіемъ мы разумѣемъ: морскія сраженія, военныя дѣйствія эскадрами и военное крейсерство въ будущемъ. Не легко ли и теперь уже предвидѣть, что новѣйшія изобрѣтенія должны произвести въ прежней стратегіи и тактикѣ войны въ открытомъ морѣ переворотъ не менѣе чувствительный, чѣмъ тотъ, который изобрѣтенія эти произвели въ операціяхъ войны прибрежной? Эта потребность изученія большой войны на морѣ влечетъ за собой необходимость въ то же время бросить взглядъ на ея новыя орудія, т. е. на флотъ броненосцевъ съ высокими бортами, артиллерію, шпиронъ и на флотъ крейсеровъ.

[stamp]

IX.

Флотъ бортовыхъ броненосцевъ.—Изслѣдованія въ морскомъ и боевомъ отношеніяхъ.

«Ищите и обрящете!»

Какъ средство для плаванія по морямъ и для веденія войны, флотъ броненосцевъ долженъ быть разсматриваемъ съ двухъ сторонъ: наступательной и оборонительной. Эти двѣ стороны дѣла, по самой сущности вещей, такъ связаны одна съ другою, что разсматривать ихъ отдѣльно почти нѣтъ возможности. Поразмысливъ, легко понять, что въ войнѣ только одна сила сопротивленія или, другими словами, одна продолжительность или стойкость *обороны* дозволитъ аттакующему или *наступающему* проявить себя во всей силѣ и продолжить аттаку на время, достаточное для того, чтобы она могла серьезно повлiять на непріятеля.

Разсматривая, прежде всего, примѣненіе брони къ морскимъ судамъ со стороны идеи обороны—которая и породила это великое военное изобрѣтеніе—мы увидимъ, что броня въ своемъ приложеніи къ флотамъ имѣла признанною цѣлью:

во 1-хъ, предохраненіе судовъ отъ опасности быть пущенными ко дну;

во 2-хъ, обезпеченіе ихъ отъ пожара и грознаго дѣйствія пустотѣлыхъ снарядовъ;

въ 3-хъ, уменьшеніе потерь въ людяхъ во время сраженія и

въ 4-хъ, наконецъ, несмотря на броню, домогались снабдить суда эти еще *и мореходными и боевыми качествами.*

Разсмотримъ, на сколько талантливость нашихъ инженеровъ и искусство моряковъ могли до сихъ поръ достичь всего этого на практикѣ.

Едва лишь десять лѣтъ прошло со спуска на воду фрегата *Gloire* (*), который своей постройкой обязанъ познаніямъ и смѣ-

---

(*) Ноябрь, 1859.

лой иниціативѣ г. Дюпюи де-Лома, какъ уже введеніе орудій 300—400 и даже 600 фунтоваго калибра, первоначально во флотѣ Соединенныхъ Штатовъ, а года три или четыре назадъ и во флотахъ Европы, сдѣлало опасность быть пущеннымъ ко дну до того очевидною, что инженеры и моряки усиленно занялись увеличеніемъ средствъ выкачиванія воды изъ трюмовъ, раздѣленіемъ судовъ на непроницаемыя отдѣленія или же, наконецъ, блиндированіемъ палубъ и прикрытіемъ ватеръ-линій болѣе толстою броней.

Не входя здѣсь въ область обширнаго вопроса, касающагося качки и центра тяжести, мы ограничимся только возобновленіемъ въ памяти того факта, что еще въ 1863 году, путемъ практическихъ испытаній, произведенныхъ коммисіей броненосныхъ судовъ (*), во время пробнаго крейсерства вице-адмирала Пено—подтвердилось, что боковая качка этихъ судовъ вообще оказывалась тѣмъ менѣе, чѣмъ центръ ихъ тяжести былъ выше; одинъ этотъ результатъ уничтожилъ возраженія, существовавшія прежде противъ увеличенія высоты батарей. Не правда ли, что для совершенія благополучныхъ переходовъ, а также и для боя съ надеждою на успѣхъ, инженеры должны строить морякамъ такія суда, которыя возможно менѣе подвергались бы качкѣ и такимъ образомъ облегчали бы дѣйствіе снастями и управленіе артиллерійскими орудіями? Вслѣдствіе этого стали стремиться повысить центръ тяжести этихъ новыхъ судовъ и тѣмъ уменьшить величину боковыхъ размаховъ, которые прежде были слишкомъ велики. Устройство въ угольныхъ ямахъ выдвижныхъ горизонтальныхъ полокъ, позволившихъ тратить нижніе слои угля прежде верхнихъ, увеличеніе рангоута, поднятіе палубы закрытой батареи, возвышеніе ядерныхъ ящиковъ и постановка болѣе тяжелой артиллеріи на верху—таковы были, въ ожиданіи постройки башень, или брустверовъ, главныя употреблявшіяся или проектируемыя для того средства. Нужно ли прибавлять, что относительно *устойчи-*

(*) Намъ, безъ сомнѣнія, будетъ дозволено напомнить здѣсь, что между членами этой важной коммисіи находились имена, дорогія для флота, и что вотъ уже десять лѣтъ, какъ каждый разъ, когда приходится защищать честь ея или ея интересы, всегда наталкиваешься на нареканія.

вости платформъ, послѣдствія этихъ мѣръ были самыя удачны и что морскія и боевыя качества судовъ отъ употребленія ихъ хотя и не сдѣлались вполнѣ совершенными, но все-таки значительно улучшились.

Вопросы, относящіеся до машинъ и котловъ, разбирались различными инженерами и морскими офицерами съ такимъ знаніемъ дѣла и авторитетомъ, что прибавить въ этомъ отношеніи что либо было бы невозможно. Изъ сочиненій этихъ лицъ, самое недавнее по времени носитъ на себѣ извѣстное имя адмирала Лабруса и съ большою вѣрностью излагаетъ настоящее состояніе этого важнаго вопроса (*). Частыя поврежденія винтовъ съ шестью лопастями заставили употреблять четырехъ-лопастные винты съ прочно скрѣпленными шипами. Увеличеніе поверхности парусовъ, полезное по своему умѣряющему вліянію на боковые размахи качки, не менѣе требовалось и моряками, въ видахъ бо́льшаго сохраненія машинъ и экономіи въ углѣ. Вначалѣ такъ мало думали сдѣлать изъ фрегата *la Gloire* что либо отличное отъ простаго судна прибрежной обороны, или же броненосца Средиземнаго моря, что строитель далъ этому судну только три шкунскія мачты безъ прямыхъ парусовъ. Между тѣмъ, при выборѣ между столь мало стоющимъ двигателемъ, какимъ является вѣтеръ и, напротивъ, столь дорогимъ способомъ перемѣщенія каковъ паръ, гдѣ отыщется правительство, могущее считать себя достаточно богатымъ чтобы пренебрегать парусами? Съ тѣхъ поръ, какъ отъ броненосцевъ стали требовать океанскихъ переходовъ и участія въ дальнихъ плаваніяхъ, условія, которымъ они должны были удовлетворять, оказались тѣже что и для обыкновенныхъ парусныхъ судовъ съ вспомогательными машинами. Какъ обойтись безъ полной парусности, имѣя въ виду продолжительное крейсерство передъ портомъ или же переходъ пояса благопріятныхъ вѣтровъ? По этому не слѣдуетъ ли теперь же рѣшить вопросъ о помѣщеніи центра парусности такимъ образомъ, чтобы обезпечить управ-

---

(*) *Observations sur les machines à vapeur, recement introduites dans la marine impériale*. Paris, A. Bertrand, 1868. *Note sur les experiences comparatives des machines à trois cylindres*. Paris, E. Lacroix, 1869.

леніе подъ парусами, уравновѣсивъ дѣйствіе ихъ при бейдевиндѣ? Притомъ, необходимо замѣтить, что при упрощенномъ рангоутѣ и вооруженіи, и спуская изъ предосторожности передъ боемъ реи и стеньги, возможность запутать перебитыми снастями винтъ сдѣлалась бы значительно меньше, въ особенности, если бы откидываніе бизань-мачты на шарнирѣ, на время сраженія, ввелось во всеобщее употребленіе.

Этотъ вопросъ, обезпеченія винтовъ отъ запутыванія снастями, въ настоящее время пріобрѣлъ такую важность, что черезъ чуръ радикальная школа потребовала даже совершеннаго уничтоженія бизань-мачты. Теперь же замѣтимъ, что слишкомъ большое стремленіе нѣкоторыхъ броненосцевъ идти къ вѣтру объясняется ихъ осадкой въ водѣ и дифферентомъ (*). Съ цѣлью уравновѣсить дѣйствіе парусовъ необходимо совершить перемѣщеніе мачтъ, отъ чего непремѣнно получится весьма важный выигрышъ въ ходѣ и легкости управленія подъ парусами.

Общее стремленіе упростить рангоутъ и вооруженіе выразилось въ Англіи испытаніемъ такъ называемыхъ треногихъ мачтъ. При этихъ треногихъ мачтахъ, принятіе которыхъ капитанъ Кользъ въ особенности рекомендовалъ для башенныхъ судовъ, дѣйствительно достигалось, столь желанное для боя, бо́льшее открытіе поля обстрѣла орудій. Во Франціи, въ недавнее время, съ тою же цѣлью принято употреблять такелажъ изъ желѣзной проволоки. Это послѣднее нововведеніе, повидимому, оказалось при испытаніи вполнѣ удовлетворительнымъ.

Въ настоящее время весьма распространена мысль о необходимости спускать передъ сраженіемъ верхній рангоутъ. Исполненіе этой мысли на практикѣ было бы весьма полезно, въ видахъ обезпеченія винтовъ и бо́льшаго сопротивленія мачтъ удару, но для такого спуска понадобился бы извѣстный промежутокъ времени, и маневръ этотъ пришлось бы совершенно отдѣлить отъ обыкновенныхъ приготовленій къ бою. Для удобнаго раздѣленія рангоута на части, съ которыми легко было бы управиться, не слѣдуетъ ли теперь

---

*) Такъ, напримѣръ, *Belliqueuse* и въ особенности типъ *Jeanne-d'Arc*.

же ввести въ употребленіе штормовыя брамъ-стеньги, къ каковымъ часто прибѣгаютъ въ военное время, а стеньги такой длины, которая, въ случаѣ необходимости убрать ихъ въ ростры, дозволила бы легкую прогонку сквозь эзельгофтъ, безъ помощи люка батарейной палубы? Эта раціональная система повлекла бы за собой введеніе мачтъ не столь длинныхъ, а слѣдовательно и менѣе опасныхъ при паденіи. Кромѣ того, желая придать мачтамъ большую способность сопротивляться ударамъ ядеръ, а также имѣть возможность пользоваться ими для вентиляціи, моряки требуютъ, чтобы отнынѣ онѣ выдѣлывались изъ котельнаго желѣза. При этихъ условіяхъ, корпусъ строевыхъ офицеровъ стремился возвратиться во всемъ остальномъ къ оснасткѣ былаго времени, какою она вышла изъ вѣковой практики. Англичане заявили себя въ этомъ отношеніи съ особенной энергіей. И въ самомъ дѣлѣ, не былъ ли рангоутъ во всѣ времена, какъ для офицеровъ, такъ и для командъ, и полемъ дѣйствій и школой, необходимыми для развитія морскаго духа? Вопросъ о томъ, чтобы свято сохранить этотъ *palladium* морскаго духа, быстро вознесся въ обоихъ флотахъ на высоту вопроса о воспитаніи моряковъ и національной обороны.

Наконецъ, опасность потерять рангоутъ, вслѣдствіе тѣхъ страшныхъ *треній* (frottements) бортъ о бортъ, свидѣтельства о которыхъ мы находимъ въ американской войнѣ и въ сраженіи при Лиссѣ, не менѣе достойна обратить на себя серьезное вниманіе. Выдающіяся за борта судна ноки нижнихъ рей не заставляютъ ли держать ихъ въ будущихъ морскихъ сраженіяхъ отопленными? Запасные и настоящіе якоря, высовывающіяся дульныя части орудій большаго калибра, шлюпки висящія на боканцахъ, и тому подобныя принадлежности судна должны быть обезопасены или вдающимися внутрь бортами или какими-либо другими болѣе остроумными приспособленіями.

Но это было бы еще не все. Для успѣшнаго сопротивленія жестокимъ сотрясеніямъ шпиронной аттаки, не должны ли трубы и нижнія мачты быть скрѣплены между собой гинями или цѣпями? Наконецъ эти мѣры предосторожности могли бы быть завершены, съ особенною пользою для винта и на случай пожара, спускомъ въ трюмъ отвязанныхъ парусовъ, стеньговаго и брамъ-стеньговаго

вооруженія, выполненнымъ въ такихъ размѣрахъ, какіе вамъ дозволитъ быстрота сближенія съ непріятелемъ.

Прежде чѣмъ окончить съ улучшеніями, по части приспособленій для производства судовыхъ работъ, укажемъ еще на употребленіе большихъ крановъ, или желѣзныхъ выстрѣловъ, впервые устроенныхъ на *Magnanime* и *Héroïne*. Эти краны, съ помощію которыхъ, при подъемѣ и спускѣ большихъ шлюпокъ и паровыхъ барказовъ, можно обойтись безъ нижнихъ рей, стоютъ того, чтобы указать на нихъ какъ насредство, упрощающее и ускоряющее эту сложную работу, точно также, какъ и погрузку провизіи, запасовъ и проч.

Повидимому, дать броненосцамъ легкое средство становиться предъ непріятелемъ на шпрингъ подъ *парами* съ помощію якоря, бросаемаго съ кормы, также не менѣе необходимо. Для этого слѣдовало бы устроить такую крамболу, располагая ее въ діаметральной плоскости, съ которой можно было бы бросать кормовой якорь достаточно далеко отъ борта, чтобы при паденіи онъ не могъ зацѣпить за вертящійся винтъ. Между другими приспособленіями—освященными долговременнымъ опытомъ и къ которымъ слѣдуетъ возвратиться, ради совершеннаго уравненія нынѣшнихъ броненосцевъ съ прежними судами—можно назвать шлюпки, большіе барказы и тотъ комплектъ различной величины якорей становыхъ и завозныхъ, о которыхъ говорилось однажды однимъ изъ извѣстнѣйшихъ офицеровъ слѣдующее: *Часто случается, что запасные и завозные якоря въ продолженіе цѣлой трехъ-лѣтней кампаніи, служатъ только разъ, но за то въ этотъ разъ они спасаютъ корабль.* Превосходное нововведеніе паровыхъ шлюпокъ произошло одновременно съ этимъ возвратомъ къ прежнимъ принципамъ.

Со времени появленія брони и шпирона вопросъ о поворотливости или, говоря иначе, *о способности судна совершать поворотъ въ наименьшемъ пространствѣ и въ наименьшій промежутокъ времени*, достигъ, болѣе чѣмъ когда-либо, рѣшительнаго значенія.

Говоря вообще, поворотливость судна зависитъ отъ двухъ главныхъ элементовъ его постройки, а именно: погруженной части рулевой поверхности и угла, составляемаго ею съ плоскостью

киля. Смотря по тому, какъ эти два элемента, въ предѣлахъ болѣе или менѣе обширныхъ, будутъ совмѣщаться въ извѣстномъ суднѣ, вращеніе его становится отъ этого болѣе или менѣе быстрымъ и требуетъ для себя большаго или меньшаго пространства. Если, маневрируя съ прежними флотами, рулевой уголъ въ 34° совершенно основательно считался достаточнымъ въ видахъ сохраненія скорости хода, необходимой для успѣха предпринятой эволюціи, то въ настоящее время доказано, напротивъ, что продолжающееся во все время поворота дѣйствіе винта на руль позволяетъ съ пользою доводить рулевой уголъ до величины 42° и даже 45°. Этими же опытами, произведенными въ Англіи капитаномъ Ки (Кеу), найдено, что отношеніе погруженной части рулевой поверхности къ площади діаметральной плоскости судна, которое на лучшихъ типахъ прежнихъ флотовъ, среднимъ числомъ, равнялось $^1/_{38}$, для броненосцевъ должно быть больше. Съ другой стороны, чтобы уменьшить усиліе, которое потребовалось прилагать къ штурвалу при дѣйствіи такимъ увеличеннымъ рулемъ, какъ во Франціи, такъ и въ Англіи приступлено было къ испытанію рулей балансирныхъ. Чѣмъ уравновѣшеніе руля больше, тѣмъ управленіе румпелемъ становится легче и быстрѣе и тѣмъ скорѣе судно повинуется усилію своихъ рулевыхъ.

Недавно еще отношеніе площади руля къ площади діаметральной плоскости на французскихъ судахъ равнялось $^1/_{48}$; въ это время сдѣлалось извѣстнымъ, что англійскій броненосецъ *Bellerophon*, снабженный балансирнымъ рулемъ съ площадью въ $^1/_{30}$ площади діаметральной плоскости, совершилъ полный кругъ въ 4 м. 10 с. Это отношеніе $^1/_{30}$ принято также и англійскимъ адмираломъ Халстедомъ для рулей его новаго флота. Такой значительный успѣхъ, подтвержденіе котораго находится и въ рапортахъ о выставкѣ 1867 г., тотчасъ же повлекъ за собой введеніе рулей съ увеличенной поверхностью и балансирныхъ, дабы сдѣлать ихъ болѣе удобными для управленія судами (*). Контръ-адмиралъ

(*) Для плаванія подъ парусами найдено, что балансирные рули дѣйствуютъ неудовлетворительно а потому, въ настоящее время, ихъ начали устроивать такъ, чтобы во всякое время можно было разобщать уравновѣшивающую часть отъ обыкновенной.

Бургуа совершенно справедливо говоритъ, что «въ настоящее время необходимость ворочаться такъ-же быстро, какъ ворочаются противники, для боеваго флота рѣшительно становится вопросомъ о жизни и смерти». Это улучшеніе поворотливости новѣйшихъ флотовъ требуетъ, слѣдовательно, въ высшей степени настойчиваго вниманія какъ со стороны инженеровъ, такъ и со стороны строевыхъ моряковъ.

Не правда ли, что здѣсь было бы умѣстно указать на труды инженера Жоёсселя, который, можетъ быть, руководимый мыслію нѣсколько подобною мысли создавшей винтъ Манжина, предложилъ и успѣшно испыталъ въ Шербургѣ свой двойной руль, составленный изъ двухъ металлическихъ лопастей, отстоящихъ другъ отъ друга на извѣстное разстояніе и соединенныхъ промежуточными желѣзными связями? Благодаря этому остроумному приспособленію, вращающая поверхность и полезное дѣйствіе руля оказались значительно бо̀льшими, а между тѣмъ онъ не сталъ ни слишкомъ тяжелымъ, ни слишкомъ объемистымъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что если бы пожелали обезпечить новыя суда въ морскомъ отношеніи въ такой же степени, въ какой они обезпечивались рулями прежняго устройства съ нѣсколькими петлями, то никакія предосторожности, подвѣски и крѣпленія балансирнаго руля не могли бы считаться излишними. Дѣйствительно, достаточно ли въ этомъ отношеніи, если онъ будетъ держаться только особою вертлюжною оковкою, скрѣпленною съ продолженіемъ киля? Будучи поддерживаемъ только въ мѣстѣ прохожденія своего сквозь кормовой наборъ и скрѣпленъ съ килемъ только посредствомъ толстаго болта, окажется ли онъ достаточно прочнымъ, чтобы выдерживать случайности удара объ грунтъ, столкновеній и большаго волненія? Если потеря ахтеръ-штевня и руля прежней системы могла произойти на фрегатахъ *Junon* и *Hermione*, то въ какой степени моряки должны быть озабочены теперь возможностью того же самаго въ будущемъ?

Въ настоящую минуту это одинъ изъ самыхъ жгучихъ вопросовъ, вполнѣ по праву живѣйшимъ образомъ занимающій умы. Изъ всѣхъ системъ подвѣшиванія новыхъ рулей за лучшую, повидимому, слѣдуетъ признать ту, которая принята англійскимъ

адмираломъ Холстедомъ на его флотѣ. Проектируемые къ выдѣлкѣ изъ легкой стали, рули Холстеда обладаютъ, кромѣ того, весьма важной добавочной гарантіей прочности въ видѣ наружнаго ахтеръ-штевня съ двумя доходящими до средины руля петлями. Если бы не существовало мнѣнія, что обломки могутъ легко заклинивать эти рули, то всѣ голоса, безъ сомнѣнія, были бы въ пользу нихъ. Замѣтимъ, что выдвижной рудеръ-писъ въ этой системѣ проходитъ сквозь обѣ петли и затѣмъ опирается въ продолженіе киля.

Въ послѣднее время довольно многочисленная школа высказывается за принятіе руля съ вертикальнымъ стержнемъ, по проекту вице-адмирала Лабрусса. Благодаря этому остроумному приспособленію, балансирный руль окажется связаннымъ одновременно, какъ съ кормою такъ и съ заднею частью киля, посредствомъ прочнаго штыра рудеръ-писа, надежнымъ образомъ укрѣпленнаго.

Находясь во главѣ той небольшой группы дѣятелей, изобрѣтательный умъ которыхъ всегда готовъ предлагать средства или для того, чтобы исправлять промахи и недосмотры, болѣе или менѣе извинительные среди чрезвычайно быстраго преобразованія матеріальнаго состава флота, или же чтобы замѣтно двигать впередъ машинное дѣло, артиллерію и корабельную архитектуру— вотъ какимъ образомъ этотъ извѣстный адмиралъ объясняетъ причины, вызвавшія къ существованію систему его руля:

«Настоящій балансирный руль справедливо можетъ быть названъ летучимъ, такъ какъ онъ поддерживается однимъ только стержнемъ, опирающимся на продолженіе киля, которое, въ свою очередь, не поддерживается ничѣмъ. Изъ этого вытекаетъ, что онъ долженъ быть плотно пригнанъ въ своемъ гельмъ-портѣ, а этотъ послѣдній—въ кормовомъ наборѣ. Прикрытіе руля состоитъ изъ 8 дюймовой брони, наложенной сверхъ набора, но прикрытіе это только кажущееся. Броня если даже и выдерживаетъ ударъ, то все-таки можетъ погнуться краями и на столько надавить дерево, облегающее рулевую голову, что и вовсе заклинитъ ее. Напротивъ, въ предлагаемой системѣ руля начинаютъ съ того, что значительно увеличиваютъ крѣпость задней килевой штуки какъ въ поперечномъ, такъ и въ вертикальномъ направленіяхъ (на случай,

напримѣръ, удара о грунтъ), связывая ее помощію желѣзнаго бронзированнаго или обшитаго мѣдью стержня съ кормовымъ подзоромъ, который, въ свою очередь, прочно скрѣпленъ желѣзными связями приносящими, въ настоящее время, такую пользу при деревянномъ судостроеніи. Вращеніе руля происходитъ вокругъ этой оси, голова же помѣщается нѣсколько впереди и свободно ходитъ въ дугообразной вырѣзкѣ въ подзорѣ, закрывающейся особымъ брюканцомъ. Изъ этого слѣдуетъ, что если бы даже кормовая часть и измѣнила форму, вслѣдствіе удара снарядовъ, дѣйствіе румпеля отъ этого не прекратилось бы; только, послѣ уже через-чуръ большихъ поврежденій могло бы случиться уменьшеніе угла отклоненія румпеля отъ прямаго положенія (*)».

Вице-адмиралъ Пари, въ своемъ проектѣ башеннаго судна, также предлагаетъ отличную отъ другихъ систему балансирнаго руля съ крючьями и петлями. Нельзя ли было-бы соединить всѣ эти мѣры предосторожности съ началами, на которыхъ устроенъ руль Жоесселя? (**) Замѣтимъ, что, въ видахъ облегченія кормы, устроиваемой въ настоящее время съ такимъ большимъ свѣсомъ, совершенно необходимо имѣть рули или металлическіе изъ листоваго желѣза, или же литые изъ мѣди, смотря по тому будутъ ли подводныя части желѣзныя или изъ дерева, но во всякомъ случаѣ вѣсъ и размѣры рулей должны быть возможно меньшіе. Дѣйствительно, усиліе претерпѣваемое кормой и рулемъ въ морѣ, замѣтно пропорціонально какъ вѣсу, такъ и размѣрамъ этого орудія эволюцій.

Наконецъ, не было ли бы чрезвычайно важно имѣть возможность устроивать *вспомогательный* руль теперь, когда столько новыхъ случайностей поврежденій въ морѣ или во время боя, болѣе чѣмъ когда-либо угрожаютъ рулю въ тѣсномъ смыслѣ этого слова? Не правда ли, что теперь именно настало время для инженеровъ и предусмотрительныхъ моряковъ озаботиться устрой-

---

(*) См. фиг. 3, изображающую балансирный руль вице-адмирала Лабрусса и фиг. 4 тотъ же руль въ разрѣзѣ по bb' (масштабъ $^1/_{10}$).

(**) Изучая устройство балансирныхъ рулей, слѣдуетъ также обратить вниманіе на разъобщающійся руль Рида на суднѣ *Hercules.*—Shipbuilding in iron and Steel. London, I. Marray, 1869.

ствомъ вспомогательныхъ рулей въ острыхъ образованіяхъ судна, впереди винта? Изслѣдуемъ же (какъ того настоятельно требуетъ адмиралъ Халстедъ) и отыщемъ наилучшее положеніе для вспомогательнаго руля на боковой поверхности кормовой подводной части (*).

Вспомогательный руль корабля *Rochambeau*, какъ извѣстно, расположенный въ рамѣ, вырѣзанной въ самой подводной части, впереди винта, представляетъ собою осуществленіе этой идеи.

Для того, чтобъ рулю можно было давать уголъ уклона въ 40° и 42°, не желательно ли было бы, чтобъ теперь же инженеры приняли для кормовыхъ обводовъ форму болѣе и болѣе расширяющуюся кверху, и съ особенно замѣтнымъ разваломъ на высотѣ румпеля?

Такое болѣе расширенное образованіе кормы можетъ послужить также и для большаго прикрытія руля и винта отъ прикосновенія къ нимъ шпирона, скользнувшаго по борту въ случаѣ удара подъ острымъ угломъ. Во время опытовъ надъ поворотливостью, произведенныхъ французскою эскадрою у Гіерскихъ островов, въ 1866 году, (**)побѣда, доставшаяся фрегату *Couronne*, главнымъ образомъ произошла отъ развалистой формы кормовой части этого фрегата, которая позволяла давать рулю уголъ уклона, значительно превосходящій величину рулеваго угла другихъ судовъ. На этомъ же основаніи испытанную систему длиннаго румпеля пробовали замѣнить вѣнчикомъ съ зубьями и винтомъ американскаго изобрѣтенія, по устройству имѣющимъ сходство съ румпелемъ—безконечною цѣпью. Такой механическій приводъ, получающій движеніе непосредственно отъ штурвала, выдѣлывается въ Ливерпулѣ у г. Поттеръ для употребленія на большихъ винтовыхъ пакетботахъ. Впрочемъ, пока еще болѣе чѣмъ сомнительно, чтобы подобный румпель могъ быть устроенъ вполнѣ соотвѣтственно всѣмъ требованіямъ военнаго судна.

(*) См. листъ IV чертежей «руль адмирала Халстеда.»

(**) Эскадра плавала тогда подъ флагомъ в.-ад. графа Буэ-Вильёмеца. Опытами надъ поворотливостью руководилъ, извѣстный своими познаніями капитанъ Бургуа, бывшій тогда начальникомъ штаба эскадры.

Съ вопросомъ о поворотливости судовъ тѣсно связанъ вопросъ о наилучшемъ механизмѣ для боеваго штурвала. Люди, стоящіе у него, сами вполнѣ лишены возможности видѣть что либо, и потому становится совершенно необходимымъ, хотя бы въ видахъ пополненія происходящаго отъ этого недостатка личнаго почина и морскаго соображенія, давать имъ въ руки въ высшей степени чувствительные приборы, а предъ глазами помѣщать электрическій или механическій индикаторъ для точнаго указанія размѣровъ требуемаго рулеваго уклоненія, или, говоря иначе, приказаній капитана. Такія же замѣчанія относятся и до путеваго штурвала.

Все болѣе и болѣе увеличивающаяся трудность управленія рулемъ, съ одной стороны вслѣдствіе большихъ скоростей нынѣшнихъ судовъ, съ другой—вслѣдствіе громадныхъ рулевыхъ поверхностей и угловъ, которые имъ даютъ при положеніи на бортъ, заставляетъ прибѣгать къ различнымъ средствамъ, въ родѣ устройства трехъ, четырехъ и даже пятиштурвальныхъ колесъ, навѣшиванія достаточно убалансированныхъ рулей или же такой основѣ штуръ-троса, которая требовала бы наименьшаго ручнаго усилія. (*)

За лучшее мѣсто для путеваго штурвала слѣдуетъ считать ютъ, или мостикъ на броненосныхъ судахъ, потому что въ такомъ случаѣ явится возможность пользоваться глазомѣромъ и морскимъ навыкомъ самихъ рулевыхъ. Почему бы даже не попробовать устроить путевой штурвалъ и нактоузы въ особой стеклянной рубкѣ (**), поставленной въ продолженіи господствующемъ надъ казематомъ или надъ среднимъ мостикомъ, подобно тому какъ это дѣлается на нѣкоторыхъ американскихъ почтовыхъ пароходахъ и на другихъ океанскихъ судахъ? Такое помѣщеніе командира не будетъ ли для дѣла выгоднѣе, чѣмъ помѣщеніе его на ютѣ? Сообщивъ же путевой штурвалъ на мостикѣ съ боевымъ штурваломъ блиндированной

(*) Повидимому, теперь не слѣдуетъ уже скупиться на средства; но, если это необходимо, то надо ставить на штурвалъ 8 и даже 10 человѣкъ. Впрочемъ, въ послѣднее время, устройству нѣсколькихъ штурвальныхъ колесъ, стали предпочитать просто тали, заложенныя на концы румпеля.

(*) Стеклянныя рубки на мостикѣ такъ полезны во многихъ хорошо извѣстныхъ отношеніяхъ что ихъ стоило бы даже узаконить.

рубки, помѣщающейся непосредственно подъ мостикомъ, сколько бы выгодъ возможно было достигнуть такимъ расположеніемъ! На нѣкоторыхъ почтовыхъ пароходахъ, гдѣ предпочитаютъ имѣть штурвалъ совершенно на кормѣ, устроиваются особые механическіе или электрическіе приводы, передающіе рулевымъ мысль капитана относительно величины требуемаго имъ рулеваго угла. Циферблаты со стрѣлками, контролирующіе исполненіе, указаніемъ капитану или вахтенному офицеру находящемуся на мостикѣ, что приказанія его исполнены въ точности, на океанскихъ пароходахъ, повидимому, приносятъ весьма большую пользу. При такихъ приспособленіяхъ рулевые могутъ быть весьма удобно помѣщены со штурваломъ, компасами въ нактоузахъ и индикаторами на самомъ концѣ кормы въ закрытой каютѣ; впрочемъ, въ этомъ случаѣ, передача приказаній словесно, вслѣдствіе большаго разстоянія, оказалась бы совершенно невозможною (*).

Не распространяясь болѣе по вопросу о поворотливости, скажемъ только, что *кто стремится къ цѣли, тотъ ищетъ средствъ къ достиженію ея* (qui veut la fin, veut les moyens).

Въ настоящее время было бы невозможно не сказать нѣсколькихъ словъ о двойномъ винтѣ, которому извѣстная школа положительно отдаетъ преимущество при употребленіи на флотахъ броненосцевъ съ высокими бортами. Съ успѣхомъ примѣненный на судахъ прибрежной обороны, и именно на судахъ типа *Taureau*, двойной винтъ долженъ быть, въ свою очередь, испробованъ на броненосномъ фрегатѣ. Конечно, судно, снабженное двумя винтами и дополнительнымъ рулемъ при двухъ отдѣльныхъ машинахъ, подвергается меньшей опасности остаться, вслѣдствіе поврежденій собственно въ рулѣ или движителѣ, безъ способовъ управленія и въ невозможности уклониться отъ непріятельскаго удара; такое судно можетъ выйти изъ затруднительнаго положенія тремя различными комбинаціями: или, пользуясь дополнительнымъ рулемъ, устроеннымъ въ острыхъ кормовыхъ обводахъ судна и сдѣлавшимся чрезвычайно важнымъ, или, дѣй-

(*) Система эта дѣйствуетъ, въ настоящее время, на пароходѣ *Pereire*, содержащимъ сообщеніе по линіи между Брестомъ и Нью-Іоркомъ.

ствуя одною машиною и настоящимъ рулемъ или, наконецъ, въ крайности, съ помощію двухъ своихъ отдѣльныхъ машинъ, еслибъ даже его рули оказались сбитыми или приведенными въ состояніе бездѣйствія. Впрочемъ, съ другой стороны, двойной винтъ имѣетъ весьма важный недостатокъ, заключающійся въ бо́льшей легкости его излома или засоренія какими либо посторонними предметами, случайно проходящими по борту.

Переносъ винта изъ діаметральной плоскости въ двѣ продольно боковыя (безъ всякаго прикрытія этихъ движителей со стороны верхнихъ обводовъ судна) вполнѣ подвергаетъ ихъ опасности быть обломанными или погнутыми шпирономъ, скользнувшимъ вдоль борта. Вмѣстѣ съ тѣмъ еще не окончательно рѣшено и то, принесетъ ли двойной винтъ въ сраженіи бортовыхъ броненосцевъ, театромъ для котораго будетъ служить открытое море, такія же точно выгоды управленія, какія доставляются имъ при маневрированіи въ тѣсномъ пространствѣ гаваней и рейдовъ. Все это даетъ намъ право высказать, что введеніе двойнаго винта въ бортовой флотъ должно сдѣлаться рѣшительнымъ только послѣ довольно долгихъ сравнительныхъ испытаній. Назначеніе въ эволюціонную эскадру одного броненосца снабженнаго двумя независимыми одна отъ другой машинами, безъ сомнѣнія, могло бы подвинуть впередъ рѣшеніе этой интересной задачи.

Едва прошло нѣсколько лѣтъ со времени изобрѣтенія брони, а уже громадныя поврежденія ея, вслѣдствіе окисленія (еще болѣе ускоряемыя дѣйствіемъ гальваническаго тока въ мѣстахъ соприкасанія мѣди и желѣза) составляютъ для науки кораблестроенія настоящій вызовъ на бой. Для разлученія такихъ заклятыхъ враговъ, каковы мѣдь и желѣзо, въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ не задумались надъ увеличеніемъ кузова и водоизмѣщенія, положивъ между броневыми плитами и мѣдью деревянную подкладку, нѣчто въ родѣ разъединяющей подушки. По отзыву англичанъ, эта система дала наилучшіе результаты (*); по сю сторону Канала ожидаютъ, что опыты, предпринятые на броненосцахъ *Belliqueuse*, *Provence* и *Savoie*, относительно про-

(*) Въ Шербургѣ примѣнили туже систему при постройкѣ *Magenta* и *Jeanne d'Arc*.

кладки между броней и мѣдною обшивкой мягкихъ тѣлъ, какъ то: смоляной парусины, мастики или особой разъѣдиняющей штукатурки, подтвердятъ надежды, основанныя на этомъ способѣ сохраненія плитъ, предложенномъ морскимъ инженеромъ Перруа и фрегатскимъ капитаномъ Ру. Наконецъ, въ Тулонѣ недавно пробовали накладывать слой мѣди съ помощью гальванопластики непосредственно на желѣзныя плиты. Примѣръ фрегата *Thetis*, повидимому, осудилъ эту послѣднюю, слишкомъ ужь смѣлую попытку, тогда какъ состояніе подводной части *Provence*, осмотрѣнной, послѣ трехлѣтняго плаванія, въ январѣ 1869 г., напротивъ, какъ кажется, подтверждаетъ преимущество системы г. Перруа.

Быстрота окисленія броневыхъ плитъ и извѣстная *дороговизна* деревянныхъ построекъ, въ сравненіи съ ихъ прочностью, были причиной появленія весьма многочисленной школы, самымъ рѣшительнымъ образомъ высказывающейся въ пользу необходимости строить изъ желѣза подводныя части броненосныхъ судовъ. Эта школа, въ особенности распространенная въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ, съ каждымъ днемъ пріобрѣтаетъ себѣ все болѣе и болѣе послѣдователей и во Франціи, имѣющей только двухъ броненосцевъ, *Couronne* и *Heroine*, съ желѣзными подводными частями.

«Въ прежнее время продолжительность службы для военнаго судна опредѣлялась періодомъ отъ 12 до 18 лѣтъ; но даже непрямое соприкосновеніе желѣзной брони съ деревяннымъ бортомъ до того быстро приводитъ въ разстройство послѣдній, что двѣнадцать лѣтъ службы можно считать за высшій предѣлъ долговѣчности нашихъ броненосцевъ, тогда какъ желѣзныя суда, подобныя *Bellerophon*, *Monarch* и друг., по прошествіи этого промежутка времени, будутъ тѣмъ же, что они теперь» (*). При большой прочности и кузовѣ болѣе легкомъ, т. е. поглощающемъ меньшую часть всего водоизмѣщенія и, слѣдовательно, при которомъ можетъ быть сохранена бо́льшая высота батареи и обезпечена бо́льшая разность между осадкою въ грузу и осадкою

(*) *Les Flottes militaires*, par M. Sageret. Revue Moderné, du 10 décembre 1886.

пустаго кузова, желѣзный броненосецъ лучше сохраняетъ и свое крѣпленіе и свои плиты. Постройки изъ желѣза выгоднѣе еще и въ томъ отношеніи, что позволяютъ устроивать, или, какъ въ Англіи, двойное дно—спасительное средство при постановкѣ на мель и открывшейся течи—или же, столь важныя въ настоящее время, дѣйствительно непроницаемыя переборки.

Напротивъ, при деревянныхъ подводныхъ частяхъ, отъ этихъ крайне полезныхъ переборокъ нельзя ожидать почти ничего, кромѣ развѣ временной задержки или замедленія распространенія воды на все судно. Единственнымъ средствомъ здѣсь представляются чрезвычайно сильныя помпы (*).

Каждому извѣстно, какъ велико было въ прежнемъ, неброненосномъ флотѣ преимущество чистоты подводныхъ частей, а слѣдовательно и скорости хода деревянныхъ судовъ, обшитыхъ мѣдью, передъ судами желѣзными. Въ этомъ отношеніи не существовало никакого сомнѣнія. Но сильно могли бы ошибиться тѣ, которые, по примѣру нѣкоторыхъ писателей, пришли бы, путемъ индукціи, къ выводу, что то же самое и одинаковымъ образомъ происходитъ и на флотѣ броненосцевъ. Вслѣдствіе гальваническаго дѣйствія, до сихъ поръ чуть ли не замѣчено даже нѣчто соовершенно противное?

По вводѣ въ докъ броненосцевъ эволюціонной эскадры оказалось, что деревянныя подводныя части сохранились отъ морской растительности не лучше желѣзныхъ подводныхъ частей. Это новое преимущество желѣзныхъ подводныхъ частей и несогласіе съ тѣмъ, что замѣчалось въ этомъ отношеніи на прежнихъ флотахъ, достаточно объясняется дѣйствіемъ гальваническаго тока между мѣдью и желѣзомъ (**).

Секретарь флота Соединенныхъ Штатовъ, въ отчетѣ за 1866 годъ, отдаетъ для броненосныхъ судовъ дальняго плаванія явное предпочтеніе сооруженіямъ изъ желѣза. Наконецъ, къ неменѣе интереснымъ элементамъ той же задачи принадлежитъ вопросъ о

(*) Малый промежутокъ времени, въ продолженіе котораго даютъ деревяннымъ постройкамъ просыхать на стапелѣ, составляетъ также причину быстраго разрушенія матеріальнаго состава флота и наноситъ серьезный ущербъ бюджету.

(**) Остается посмотрѣть, не измѣнится-ли это положеніе вслѣдствіе покрытія мѣдью (cuivrage) плитъ по новому способу.

степени прочности деревянной подкладки, поддерживающей броневыя плиты, какъ на деревянныхъ, такъ и на желѣзныхъ судахъ, и подлежащая еще сомнѣнію возможность перемѣны подгнившей или испорченной подкладки.

Такимъ образомъ даже изъ этого краткаго очерка видно, что для умовъ безпристрастныхъ вопросъ о выборѣ между постройкою судовъ изъ дерева или изъ желѣза близокъ къ окончательному разрѣшенію.

Опыты, предпринимаемые въ Англіи и въ Соединенныхъ Штатахъ въ огромныхъ размѣрахъ и видимо склоняющіеся въ пользу желѣзныхъ построекъ, уже указываютъ (внѣ какого бы то ни было предвзятаго мнѣнія) на будущее рѣшеніе этой въ началѣ спорной задачи. Отсюда вытекаетъ необходимость немедленно приступить къ развитію и поощренію на континентѣ заводовъ, занимающихся выдѣлкою листоваго желѣза, для пополненія потребности въ немъ въ будущемъ.

Жизни людей на морѣ грозитъ три рода опасностей. Морякъ можетъ погибнуть не только отъ жажды и голода, но и отъ воды, и отъ желѣза, наконецъ, отъ огня. До какой степени броня измѣнила эти условія и степень вѣроятности того, другаго или третьяго — вотъ тотъ интересный вопросъ, который представляется теперь нашему изслѣдованію.

Какой капитанъ не пожелалъ бы видѣть свое судно раздѣленнымъ на части прочными непроницаемыми переборками, на случай той страшной прибыли воды, которую, не говоря уже о шпиронѣ, могутъ причинить четырехсотъ и шестисотфунтовыя ядра, пробивъ бортъ на высотѣ ватеръ-линіи? «Еще одно, послѣднее слово, обращенное къ людямъ военнымъ, къ морякамъ, восклицаетъ въ своей запискѣ адмиралъ Персано; такъ какъ ударъ тарана или даже, просто, другаго судна, можетъ пустить ко дну всякаго броненосца, то совершенно необходимо снабжать эти послѣдніе суда непроницаемыми переборками въ такомъ числѣ, какое только можно допустить, принимая въ разсчетъ ихъ внутреннее расположеніе» (*). И даже тамъ, гдѣ, вслѣдствіе достойной сожалѣнія невнимательности инженеровъ, такія переборки не были устроены

(*) Révue maritime, мартъ, 1867 года, стр. 573. Mémoire italien sur Lissa.

съ самаго начала, не слѣдовало ли бы по крайней мѣрѣ уменьшить опасность потопленія устройствомъ болѣе сильныхъ средствъ для выкачиванія воды изъ трюма? Въ настоящее время нѣкоторыя суда уже имѣютъ спеціальныя помпы, приводимыя въ движеніе небольшими машинами, устроенными независимо отъ судовой машины, чтобы дѣйствовать при всѣхъ обстоятельствахъ какъ во время стоянки на якорѣ, такъ и въ морѣ. Если и бываютъ случаи, когда и самыя непроницаемыя переборки, вслѣдствіе громадности шпиронной пробоины, оказываются безсильными, чтобы удержать судно на водѣ, то все таки, онѣ, по крайней мѣрѣ, могутъ замедлить его потопленіе на столько, чтобы позволить нѣсколькимъ сотнямъ людей найти свое спасеніе на шлюпкахъ и другихъ плавающихъ предметахъ. Кромѣ того, непроницаемыя отдѣленія на оконечностяхъ, въ случаѣ постановки судна на мель, представляютъ быстрое и могущественное средство измѣнить диффферентъ, и такимъ образомъ приподнявъ приткнувшуюся къ мели оконечность, сойти на чистую воду. Дѣйствительно, англійскій броненосецъ *Defence* этимъ способомъ и снялся съ мели въ Балтійскомъ морѣ; онъ наполнилъ водою свое кормовое отдѣленіе.

Такимъ образомъ весь корпусъ морскихъ офицеровъ повторяетъ, вмѣстѣ съ вице-адмираломъ Тушаромъ, что для защиты отъ шпиронной пробоины остается только одно средство — «преграждать водѣ путь, т. е. ограничивать вліяніе полученнаго удара при помощи непроницаемыхъ переборокъ, которыя останавливали бы вторженіе моря» (*). Безъ сомнѣнія, вентиляція трюмовъ отъ этого станетъ хуже, а распредѣленіе груза болѣе затруднительно; но не нельзя ли будетъ уменьшить эти неудобства устройствомъ корридоровъ, двери которыхъ необходимо было бы въ моментъ тревоги запирать плотно придѣланными ставнями (**)? Справедливо возражаютъ, что несжимаемость желѣзныхъ непроницаемыхъ переборокъ будетъ мало согласоваться съ движеніемъ деревяннаго набора, но между тѣмъ такое

(*) *A propos du combat de Lisa* par M. le vice-amiral Touchard. *Revue maritime*, Janvier 1867 г.

(**) Переборки на *Thetis*, по законченности исполненія, дѣлаютъ честь строителю этаго судна.

возраженіе поверхностно! Моряки всѣхъ странъ требуютъ этого послѣдняго средства спасенія. Роковая участь *Re d'Italia* и *Amazon* достаточно доказываетъ правоту этого требованія. Развѣ этотъ англійскій корветъ, столкнувшись подъ прямымъ угломъ съ желѣзнымъ пароходомъ *Osprey* и сломавъ свой шпиронъ, не пошелъ ко дну только потому, что у него не имѣлось въ носу простой непроницаемой переборки? Практическій умъ англичанъ не колеблясь, тотчасъ же высказался въ этомъ смыслѣ, и примѣру ихъ должны послѣдовать инженеры другихъ націй, рискуя, иначе, навлечь на себя большую отвѣтственность. Начиная съ *Warrior*, большая часть англійскихъ броненосцевъ, построенныхъ съ двойнымъ дномъ, раздѣлена еще на 8 или 10 поперечныхъ отдѣленій. Кромѣ того, новые типы, какъ то *Monarch*, *Hercules*, снабжены еще продольными переборками, въ разстояніи $3^1/_4$ футъ отъ внутренней обшивки. Переборки эти образуютъ настоящіе водяные ящики; цѣль ихъ состоитъ въ томъ, чтобы предупредить или замедлить наполненіе водой цѣлаго поперечнаго отдѣленія. Этихъ средствъ было бы достаточно на случай течи, происшедшей отъ ядра, пробившаго бортъ и внутреннюю обшивку, но за тѣмъ неимѣвшаго силы продолжать свой полетъ внутри судна.

«Да и громадное преимущество желѣза не состоитъ только въ экономіи, происходящей отъ продолжительности службы, но и въ дѣйствительности защиты экипажа, которая обезпечивается имъ. Вслѣдствіе того, что почти всѣ металлическіе кузовы англійскихъ броненосцевъ безъ исключенія имѣютъ двойное дно, т. е. внутренній и наружный борта, прикрѣпленные къ одному и тому же набору, а также, раздѣлены на непроницаемыя отдѣлія, кузовы эти представляютъ значительно большую долю безопасности въ слѣдующихъ трехъ отношеніяхъ: 1) въ случаѣ столкновенія, которое могло бы повредить оконечность судна, 2) при ударѣ о камень и 3) въ томъ случаѣ когда ядро пробьетъ бортъ у ватеръ-линіи» (*).

И такъ вмѣстѣ съ вице-адмираломъ Тушаромъ закончимъ: «имѣющаяся въ виду цѣль слишкомъ существенна для того,

(*) *Les Flottes militaires* par M. E. Sageret. *Rapport* sur la construction des navires. Revue maritime de decembre 1868.

чтобы колебаться, принимаясь за рѣшеніе ея трудностей. Противъ шпиронныхъ пробоинъ есть только одно специфическое средство— непроницаемыя переборки; этой потребности перваго порядка должны подчиняться всѣ остальныя».

Опасность, могущая произойти отъ пожара, измѣряется величиною удобовозгарающейся поверхности, открытой для дѣйствія бомбъ. Вѣроятность уничтоженія огнемъ значительно увеличилась со временъ войнъ революціи и имперіи, когда употребленіе пустотѣлыхъ снарядовъ сдѣлалось общимъ во всѣхъ флотахъ. Съ этихъ поръ для инженеровъ, не менѣе чѣмъ и для моряковъ, стало крайне необходимымъ искать съ удвоенной энергіей, средствъ противъ пожара.

Замѣна деревянныхъ бортовъ на оконечностяхъ бортами изъ листоваго желѣза на броненосцахъ съ центральнымъ казематомъ является выполненіемъ на дѣлѣ этой мысли. Преимущество желѣзныхъ судовъ заключается еще въ томъ, что бомба, разорвавшаяся въ толстой стѣнѣ деревяннаго броненосца, причинитъ, по всей вѣроятности, пожаръ, весьма трудно погасимый, тогда какъ на желѣзномъ дѣйствіе огня ограничится только подкладкой, пожаръ окажется мѣстнымъ и, слѣдовательно, имѣющимъ второстепенную важность.

Каютныя помѣщенія верхнихъ палубъ должны быть устроены такимъ образомъ, чтобъ можно было поднимать вверхъ раздѣляющіе ихъ щиты, дабы облегчить возможность осмотра пожарныхъ средствъ.

Пожаръ итальянскаго броненосца *Palestro*, во время сраженія при Лиссѣ, такъ же какъ и морскія событія американской войны, достаточно доказываютъ необходимость такого избытка предосторожностей. Взрывъ одного *Palestro* былъ причиною гибели 241 человѣка, несмотря на то, что, по словамъ рапорта адмирала Персано, крюйтъ камеры его были затоплены. И въ этомъ нѣтъ ничего удивительнаго. Огонь, достигнувъ крюйтъ-камерныхъ переборокъ можетъ на столько повредить ихъ, что онѣ выпустятъ воду; распространившись по всему судну вода понизится въ крюйтъ камерѣ, и если притомъ пожаръ продолжается, то огонь можетъ наконецъ, достигнуть пороховыхъ ящи-

ковъ. Такимъ образомъ, прочность переборокъ пороховыхъ и бомбовыхъ погребовъ становится единственнымъ обезпеченіемъ противъ страшнаго взрыва; отъ степени продолжительности ихъ сопротивленія огню зависитъ спасеніе если не самого судна, то по крайней мѣрѣ его команды. Въ нашемъ флотѣ, достойны подражанія пожарныя приспособленія на фрегатѣ *Invincible*, полученныя имъ во время вооруженія, въ 1862 году, изъ Тулонскаго порта. Не слѣдуетъ ли послѣ установки внутреннихъ переборокъ на суднѣ озаботиться о самомъ тщательномъ устройствѣ на немъ водопріемныхъ шланговъ и помпъ двойнаго дѣйствія, имѣя въ виду скатывать водою, посредствомъ длинныхъ рукавовъ, всѣ части судна, какъ выше такъ и ниже ватеръ-линіи? Каютныя переборки и мебель, могущія загорѣться отъ бомбъ, должно тотчасъ, по пробитіи тревоги, убирать въ болѣе безопасныя мѣста судна. Наконецъ, не менѣе необходимо всюду, гдѣ имѣется деревянная поверхность, отыскать средства замѣнить обыкновенную масляную окраску, какимъ либо другимъ, менѣе горючимъ составомъ.

Кромѣ опасностей отъ воды и пожара, судну можетъ грозить опасность отъ непріятельскаго оружія. Въ наше время, благодаря прогрессу и большему уваженію къ человѣческой жизни, искусство *сохраненія команды во время боя*, т. е. соединенія всѣхъ средствъ, способныхъ уменьшить количество проливаемой крови, стремится стать настоящей наукой. Пренебреженіе этимъ дѣломъ, или игнорированіе имъ, не было ли бы теперь состороны инженеровъ и моряковъ не только великою ошибкою по отношенію въ справедливости, но и настоящимъ оскорбленіемъ человѣчества?

Говоря вообще, потеря въ людяхъ на броненосномъ суднѣ прежде всего должна быть пропорціональна величинѣ общей поверхности отверстій въ видѣ портовъ, люковъ и т. п., черезъ которыя возможенъ доступъ ядеръ внутрь судна. Вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо замѣтить, что вооруженные порта представляютъ для команды гораздо большую опасность, чѣмъ люки или невооруженные порта, по той простой причинѣ, что во время сраженія, люди главнымъ образомъ группируются вокругъ орудій и въ

этихъ мѣстахъ представляютъ значительную цѣль для непріятельскихъ снарядовъ. Поэтому слѣдуетъ ли инженеру руководствоваться этими военными соображеніями при составленія чертежей нашихъ новыхъ судовъ? Онъ долженъ отыскать эллиптическую или иную линію для очертанія амбразуръ, уменьшивъ величину ихъ отверстій до такихъ размѣровъ, какіе только могутъ быть допущены калибрами орудій и полемъ обстрѣла, опредѣленными военными лицами. Число портовъ должно опредѣляться числомъ постоянныхъ орудій одного борта, соблюдая притомъ слѣдующее существенное начало: *если* намѣрены повозможности обезопасить жизнь прислуги и управленіе орудіями сдѣлать удобнымъ, то должно, отбросивъ существовавшее на деревянномъ флотѣ правило, почти вовсе не измѣнять интервалы между осями орудій, ставить пушки каземата или блиндированной части одну отъ другой на такомъ разстояніи, которое согласовалось бы съ длиною и громоздкостью ихъ (*). Сколько орудій въ казематахъ или центральныхъ башняхъ броненосцевъ, можно видѣть болѣе или менѣе парализованными, вслѣдствіе малости интерваловъ между портами, и недостаточности вокругъ ихъ простора! Каждый безполезный портъ въ блиндированной части вреденъ и долженъ быть закрываемъ.

Напротивъ, къ неблиндированнымъ частямъ судовъ должно примѣняться обратное начало. На деревянныхъ судахъ каждый открытый портъ, каждый вынутый щитъ представляетъ неудобство только въ отношеніи картечи (т. е. въ единственномъ случаѣ сраженія на близкомъ разстояніи), но самъ по себѣ онъ есть отличное добавочное средство къ аттакѣ. Говоря вообще, должно стараться чтобы на открытыхъ батареяхъ судовъ можно было во всякое время установить на борту, обращенномъ къ непріятелю, всю артиллерію обоихъ бортовъ этихъ батарей и, слѣдовательно, съ каждой стороны верхней палубы судна надлежало бы прорѣзывать столько портовъ, сколько помѣщается на ней всѣхъ орудій.

(*) Если интервалы отъ 10 до 13 футъ были достаточны для прежней артиллеріи, то для удобнаго дѣйствія тяжелыми калибрами понадобится отъ 22 до 26 футъ.

Не будетъ ли выгоднѣе располагать артиллерію броненосцевъ въ портахъ, прорѣзанныхъ не семитрично, а въ шахматномъ порядкѣ? Такое новое расположеніе имѣетъ цѣлью, столько же удобства изготовленія и дѣйствія артиллеріею въ бою на оба борта, сколько и обезпеченіе прислуги новыхъ орудій отъ громадныхъ потерь, которыя грозятъ ей въ такомъ случаѣ. Понятно, что въ бою на оба борта достаточно одного пустотѣлаго снаряда, разорвавшагося, приблизительно, въ плоскости двухъ соотвѣтственныхъ портовъ, чтобы очистить отъ прислуги два орудія, т. е. въ настоящее время уничтожить отъ 40 до 50 человѣкъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ борта нашихъ броненосцевъ только въ такомъ случаѣ могутъ представить собою существенную защиту для сражающихся, если они не будутъ имѣть свойства разлетаться по батареѣ въ видѣ тысячи осколковъ. Хотя опыты надъ пробиваніемъ плитъ, произведенные въ Гаврѣ и Шибуринессѣ, и представляли часто, по причинѣ разности употребленныхъ элементовъ, мало согласные между собою результаты, но тѣмъ неменѣе они совершенно сходились въ отношеніи опасности отъ осколковъ, разлетающихся во всѣ стороны при ударахъ ядеръ пробивающихъ или не пробивающихъ бортъ.

«Внутренняя обшивка изъ котельнаго желѣза (говорится въ рапортѣ Select commitee of Ordnance (*), касательно изслѣдованія проницаемости бортовъ броненосцевъ) въ высшей степени полезна. Эта обшивка не только способствуетъ большей связи всего набора, но, кромѣ того, предотвращаетъ возможность отрыва множества осколковъ, которые безъ этого препятствія всѣ полетѣли бы внутрь судна. Поэтому каждый броненосецъ, все равно будетъ ли онъ желѣзный или деревянный, долженъ непремѣнно имѣть внутреннюю обшивку изъ котельнаго желѣза». На *Hercules* эта толщина равняется $^3/_4$ дюйма. На чертежахъ, приложенныхъ къ названному рапорту толщина внутренней бортовой обшивки измѣняется отъ $^5/_8$ до $^3/_4$ анг. дюйма. Мы самымъ настоятельнымъ образомъ совѣтуемъ офицерамъ, желающимъ заняться

(*) Report of the various experiments, relative to the penetration of iron armour-plates, by steel shot, by Captain W. N. Noble, royal artillery. London.

изслѣдованіемъ вопроса о пробиваніи брони, внимательно обсудить заключеніе этого рапорта (стр. 36 и 37), гдѣ говорится объ относительномъ дѣйствіи снарядовъ отраженныхъ и прошедшихъ насквозь, объ ударахъ наклонныхъ и наивыгоднѣйшемъ составѣ бортовъ броненосцевъ. Въ этомъ же заключеніи выводится, что для аттаки хорошо построеннаго броненосца слѣдуетъ употреблять орудія не менѣе 9 дюймоваго калибра, т. е. вѣсящія 12 тоннъ и выбрасывающія удлиненный снарядъ въ 250 фунтовъ зарядомъ въ 40 фунтовъ.

«Опыты въ Шибурнессѣ съ крайнею очевидностью доказали, что ядро, разбивающее броню, позади которой оно встрѣчаетъ только дерево, дѣйствуетъ на послѣднее разрушительно выше всякаго описанія,—что на 60, 100 и даже 120 ф. кругомъ оно разбрасываетъ такое количество обломковъ, которое убиваетъ, уродуетъ и ломаетъ все, находящееся внутри этого пространства; можно сказать, что одного ядра въ подобномъ случаѣ достаточно, чтобы разстроить всю батарею. Напротивъ, если позади деревянной подкладки имѣется котельное желѣзо—что необходимо бываетъ при металическомъ кузовѣ—то это желѣзо дѣйствуетъ подобно сѣткѣ, какую въ прежнія времена вывѣшивали въ батареяхъ на время сраженія; оно удерживаетъ оторвавшіеся куски дерева и, если снарядъ обладаетъ достаточною живой силой, чтобы преодолѣть всѣ препятствія, то онъ дѣлаетъ въ этомъ желѣзѣ только круглое отверзтіе, не разбрасывая кругомъ бьющей щепы. Было бы весьма неутѣшительно покрыть наши новѣйшія суда желѣзными стѣнами въ 8 дюймовъ толщиною (*) и пользоваться въ нихъ меньшею безопасностью, нежели подъ защитою 4-хъ дюймоваго броневаго щита, положеннаго сверхъ 18 дюймовой деревянной под-

		броня.			дерево.	вп. ж. обш.
Бортъ *Gloire*	состоитъ изъ	4,5 д.	и	4,75 д.	32 д.	0 д.
— *Solferino*	— —	4,5	и	4,75 —	32 —	0 —
					жел. и дер.	
— *Couronne*	— —	3	и	4 —	18 —	1"¼
— *Flandre*	— —	3	и	4 —	32 —	0 —
— *Ocean*	— —	4,75;		5,5; 7 и 8 д.	32 —	0 —

кладки и внутренней желѣзной обшивки, составляющихъ бортъ фрегата *Couronne* (*).»

На основаніи этого строевые офицеры обязаны, не теряя ни минуты, единодушно потребовать узаконенія касательно обшивки внутренней стороны борта котельнымъ желѣзомъ отъ 0,4 до 0,8 дюймовъ толщиною, вѣсъ котораго притомъ будетъ крайне незначителенъ сравнительно съ выгодою сбереженія драгоцѣнной крови.

Морскіе инженеры не менѣе того обязаны прикрывать палубы судовъ постоянной броней, а моряки устроивать временной блиндажъ для люковъ. Люки мониторовъ и батарей снабжены блиндированными крышками.

По мѣрѣ того, какъ судовые порта дѣлаютъ болѣе и болѣе узкими,—люковыя отверзтія, напротивъ, постепенно увеличиваютъ. Но хотя навѣсный огонь, при обыкновенныхъ разстояніяхъ морскаго боя, употребляется не такъ часто, какъ прямой, за то онъ значительно опаснѣе. Всякій пустотѣлый снарядъ, падающій на подобіе бомбы, подъ большимъ угломъ паденія, и даже всякій снарядъ, направленный въ сраженіи бортъ о бортъ, подъ значительнымъ угломъ склоненія, грозитъ не однимъ только людямъ, которые оказались бы въ районѣ его взрыва, но «на многихъ существенно важныхъ пунктахъ, каковы: машина, крюйтъ-камера, котлы, навѣсный огонь грозитъ существованію самого судна, или по крайней мѣрѣ его способности къ передвиженію». И такъ, защитить палубы бортовыхъ броненосцевъ такъ же сильно, какъ защищены уже палубы судовъ прибрежной обороны становится дѣломъ крайней необходимости.

Эта лежащая на инженерахъ обязанность, повидимому, была хорошо постигнута относительно броненосцевъ разныхъ странъ. Такимъ образомъ *Hercules*, казематированный броненосецъ г. Рида, на высотѣ 10,7 дюймовъ отъ ватеръ-линіи, т. е. наравнѣ съ верхней кромкой броневаго пояса, простирающагося изъ конца въ конецъ судна, имѣетъ палубу, блиндированную дюймовымъ желѣзомъ; точно также защищена и палуба надъ казематомъ.

Въ числѣ первѣйшихъ обязанностей строеваго офицера, слѣ-

(*) *Les flottes militaires* par M. E. Sagerel p. 644—645

дуетъ считать распредѣленіе команды на время сраженія такимъ образомъ, чтобы пролитіе крови было по возможности меньше. На верхней палубѣ должны оставаться люди только крайне необходимые для веденія судна, управленія артиллеріей и производства сигналовъ. Въ блиндированной части должно находиться только такое число людей, которое совершенно необходимо для дѣйствія орудіями, а въ неприкрытыхъ мѣстахъ судна должно содержать лишь обходы, обязанные наблюдать за пробоинами или за пожаромъ. Остальную команду слѣдуетъ держать въ резервѣ, подъ защитою брони, въ нижнихъ и наиболѣе закрытыхъ частяхъ судна, вмѣстѣ съ людьми, назначенными для подачи боевыхъ снарядовъ и переноски раненыхъ.

Какъ на прекрасный примѣръ для военныхъ, укажемъ на тѣ мельчайшія мѣры предосторожности, которыя принимались доблестнымъ адмираломъ Фаррагутомъ во время двухъ славнѣйшихъ дѣлъ американской войны.

....При прорывѣ Миссиссипи суда прикрываютъ свой бортъ противу машинъ цѣпными канатами; койки, мѣшки съ пескомъ, съ землей, съ углемъ, сѣтки—все идетъ на пользу для защиты орудій и прислуги; нѣкоторые командиры, чтобы сдѣлать свои суда менѣе замѣтными, обмазываютъ ихъ иломъ, другіе красятъ палубу известью, чтобы, въ случаѣ боя ночью, лучше было видно все лежащее на ней.

«*Атака Мобиля* (12 іюля 1864 г.) ....Вполнѣ разружиться, подвѣсить съ правой стороны сѣтки для предохраненія отъ осколковъ и устроить для рулевыхъ прикрытіе изъ парусовъ и коекъ. Для защиты отъ склонительнаго огня уложить палубу надъ машиной цѣпными канатами и мѣшками съ землей; подвѣсить по бортамъ судна цѣпи, или же употребить какое-либо другое средство прикрытія, которое будетъ признано болѣе подходящимъ къ цѣли; спустить на воду гребныя суда праваго борта и приспустить до воды шлюпки лѣваго; лотоваго и лоцмана поставить въ одну изъ кормовыхъ шлюпокъ лѣвой стороны, или же размѣстить ихъ какъ либо иначе, по усмотрѣнію командира».

Во времена деревянныхъ судовъ, артиллерійское сраженіе могло быть опредѣлено слѣдующею, хорошо извѣстной формулой: «*въ*

наикратчайшее время выбросить возможно большую массу хорошо направленнаго металла!» Въ ту эпоху многочисленные и широкіе порта съ 10-футовымъ разстояніемъ между центрами ихъ, соотвѣтствовали употребленію большаго числа орудій малаго калибра, точно также, какъ высота батареи, отъ 5 до $6\frac{1}{2}$ футъ, оказывалась вполнѣ достаточною для парусныхъ судовъ, назначеніе которыхъ состояло въ томъ, чтобы сражаться подъ весьма уменьшенною парусностью однихъ марселей, т. е. при небольшой качкѣ или даже вовсе безъ нея и скорости отъ 3 до 4 узловъ.

Явилось изобрѣтеніе брони—и всѣ эти почтенныя преданія прошлаго измѣнились. На вызовъ инженеровъ, претендовавшихъ съ введеніемъ брони на неуязвимость своихъ судовъ, артиллеристы отвѣтили съ достоинствомъ, произведя (спустя три или четыре года) орудія, пробивающія плиты. Такимъ образомъ теперь приходится топить, сжигать или заставлять сдаваться своего противника уже не такъ, какъ прежде, градомъ небольшихъ снарядовъ, но нанесеніемъ твердою рукою какихъ-либо гигантскихъ и рѣшительныхъ ударовъ, при помощи, чудовищныхъ ядеръ или шпирона.

Сраженіе подъ парами при скорости хода отъ 10 до 12 узловъ и размахахъ качки, не умѣряемой парусами, необходимо требуетъ высоту батареи значительно большую прежней. Не говоря уже объ испытаніяхъ фрегата *Gloire*, на нѣкоторыя изъ этихъ техническихъ истинъ указало и пробное плаваніе броненосцевъ подъ начальствомъ адмирала Пено, и при томъ указало въ столь рѣзкихъ чертахъ, что, несмотря на всю скромность офиціальныхъ рапортовъ, ничто не помѣшало распространенію этихъ истинъ въ публикѣ. Плаваніе *Normandie* въ Мексику окончательно убѣдило самые неподатливые умы въ томъ, что къ новымъ орудіямъ войны слѣдуетъ прилагать и новыя начала.

За броненосцами типа *Gloire*, *Normandie* и *Invincible* послѣдовали фрегаты типа *Flandre*, *Provence*, и т. д., которые доказали въ 1865 году, что военныя и морскія ихъ качества значительно лучше, чѣмъ у первоначальнаго образца, но не могутъ все-таки сравняться съ качествами типа *Solferino*.

Простая логика фактовъ привела тогда къ попыткѣ вторичнаго

воспроизведенія морскихъ и военныхъ качествъ *Solferino*, только въ типѣ менѣе громадномъ. Такимъ образомъ появившійся въ 1866 году корветъ *Belliqueuse* открылъ собою во Франціи рядъ броненосцевъ дальнаго плаванія. Въ то же время старались пособить недостаткамъ типа самого *Solferino*. Соединивъ желѣзо съ деревомъ, несмотря на трудность скрѣпленія, достигли того, что выстроили новый *Solferino*, съ оконечностями изъ листоваго желѣза, центральными казематами и двумя ярусами орудій, наподобіе прежнихъ кораблей. Корабли типа *Marengo* и корветы типа *Thetis* въ настоящее время, повидимому, выражаютъ собою это направленіе.

Намъ помнится, что во время испытаній перваго броненоснаго фрегата *Gloire*, вопросъ о высотѣ батареи вызвалъ въ морскомъ мірѣ самые оживленные споры. Если инженеры справедливо возражали, что всякая прибавка возвышенія батареи ведетъ за собою большее водоизмѣщеніе, большую длину или большее углубленіе, и во всякомъ случаѣ увеличенную стоимость, то и строевые офицеры были не менѣе правы, требуя для портовъ такого возвышенія надъ водой, которое обезпечивало бы возможность болѣе частой службы ихъ или, говоря иначе, позволило бы извлекать большую пользу изъ артиллеріи, помѣщенной въ закрытой батареѣ. Впрочемъ, споръ этотъ былъ только вновь возбужденною, давнишнею полемикою между строителями и моряками.

Наши морскіе архивы свидѣтельствуютъ, что недостаточная высота батарей, во всѣ времена служила во Франціи предметомъ постоянныхъ жалобъ со стороны самыхъ извѣстнѣйшихъ нашихъ моряковъ. Дѣйствительно, только наблюденія военнаго судна въ морѣ доставляютъ безошибочный критеріумъ для оцѣнки въ какой степени высота батареи судна вліяетъ на его *боевую силу*. Не въ тихихъ же водахъ гаваней инженерамъ постигнуть это великое начало. Если изъ двухъ крейсерующихъ вмѣстѣ судовъ одно имѣетъ свою батарею на высотѣ пяти, а другое осьми футъ, то можетъ случиться, что первое будетъ вынуждено имѣть свои порта закрытыми и, слѣдовательно, пушки въ бездѣйствіи въ продолженіе, напримѣръ, двадцати пяти дней изъ мѣсяца, тогда какъ второе окажется подъ вліяніемъ этого важнаго неудобства много что дней

десять. Достаточно сказать, что при взволнованномъ морѣ, въ большинствѣ случаевъ, второе судно можетъ безнаказанно громить первое, а это будетъ безсильно отвѣтить тѣмъ же.

Одинъ изъ нашихъ высшихъ офицеровъ, чрезвычайно внимательно слѣдившій за морскою наукою, достойно оплакиваемый вице-адмиралъ Дюпюи, бывшій свидѣтелемъ плаванія *Gloire*, еще въ 1861 году выразилъ эту техническую истину слѣдующей формулой: «возвышеніе орудій надъ водою должно увеличиться пропорціонально общему водоизмѣщенію и скорости хода, сообщаемой судну». Итакъ, это начало, которое становилось справедливымъ даже и для винтовыхъ деревянныхъ кораблей, такихъ какъ *Napoleon*, оказалось тѣмъ болѣе вѣрнымъ на флотѣ броненосцевъ, отличающихся значительно болѣе стремительной качкой, большею скоростью хода и меньшею способностью подниматься на волненіе.

Эти боевыя соображенія окончательно не могли не одержать верхъ. Такъ, со времени занятій коммисіи о броненосцахъ, палубы, а слѣдовательно и возвышенія батарей фрегатовъ типа *Flandre*, (только въ увеличенномъ размѣрѣ и съ большимъ водоизмѣщеніемъ), дѣлались все выше и выше. Поднять артиллерію на высоту большую чѣмъ та, на которой она находится у непріятеля, выгадать въ вѣсѣ вооруженія (armement) и рѣшительно замѣнить численность орудій единичной силой каждаго отдѣльно съ большимъ полемъ обстрѣла—таково, вкратцѣ, новое направленіе, господствующее въ настоящее время при боевомъ вооруженіи броненосныхъ флотовъ.

Случайности боя ударомъ, которыя день ото дня становятся болѣе и болѣе вѣроятными, настоятельно заставляютъ обратить вниманіе на вооруженіе оконечностей. *Аттака при погонѣ и оборона при отступленіи* должны быть обезпечены достаточно сильными пушками. Сверхъ того, самое выжиданіе случая дѣйствовать ударомъ не потребуетъ ли часто весьма продолжительной погони или отступленія?

Не слѣдуетъ ли пытаться пробивать палубы непріятеля, употребляя для этого склонительный огонь съ оконечностей судна, съ цѣлью нанести вредъ его существеннѣйшимъ частямъ, какъ-то пороховымъ и бомбовымъ погребамъ, машинѣ и котламъ? Какое

орудіе болѣе всѣхъ способно къ выполненію этой цѣли? Говорили о 12-дюймовой (32 сантим.) мортирѣ; но одного взгляда на артиллерійскія таблицы стрѣльбы и отклоненій достаточно для того, чтобы удостовѣриться въ невозможности для мортиры соперничать въ вѣрности стрѣльбы съ отличнымъ, нарѣзнымъ, 8-дюймовымъ орудіемъ, стрѣляющимъ остроконечною бомбою вѣсомъ въ $2^1/_2$ пуда (*).

Если бы, взявши во вниманіе вѣсъ и желая воспользоваться выгодами навѣснаго огня, рѣшились прибѣгнуть къ этому орудію, то оставалось бы продолжить таблицу стрѣльбы бомбическаго 8-дюймоваго орудія для дальностей полета меньшихъ 4000 футъ, употребляя заряды отъ $2^1/_2$ до 1 фунта вмѣстѣ съ приличными углами возвышенія.

Хотя достичь навѣснымъ огнемъ жизненныхъ частей судна и весьма заманчиво, но употребленіе прямыхъ траекторій должно подлежать не меньшему изученію артиллеристовъ и военныхъ. Предоставляя извѣстную долю дѣйствія навѣсному огню, по нашему разумѣнію, слѣдуетъ употреблять при немъ и настильный огонь. Употребленіе во Франціи орудія въ $7^1/_2$ дюймовъ (19 сантим.) и въ Англіи въ $6^3/_4$ дюйм. (17 сантим.), въ видѣ погонныхъ и отступныхъ орудій броненосцевъ, повидимому, служитъ временнымъ выраженіемъ этой послѣдней потребности. Въ настоящее время невозможно пренебрегать такими драгоцѣнными средствами для сокращенія погони или для обезпеченія отступленія предъ превосходными силами.

При остротѣ оконечностей подводныхъ частей судовъ (условія *sine qua non* большой ходкости), удобства и возможности стрѣльбы при погонѣ и отступленіи инженеры могли достигнуть только придавая кормѣ и носу судна, покрайней мѣрѣ въ верхнихъ частяхъ, весьма значительный развалъ или расширеніе. Такой переходъ отъ остроконечной подводной части, къ постепенно расширяющемуся баку или юту (такъ, чтобы не увеличить сопротив-

---

(*) На разстояніи 4000 футъ среднее боковое отклоненіе для мортиры составляетъ 53,8 ф., при бомбѣ въ $5^1/_2$ пудъ; для нарѣзнаго же, бомбическаго 8-дюймоваго орудія только 8,5 ф.

ленія и не повредить ходкости) составлялъ весьма трудную задачу архитектуры. Вмѣстѣ съ тѣмъ дѣйствіе погонными и отступными батареями можетъ быть совершенно правильнымъ только при условіи перемѣнъ въ каютномъ расположеніи носа и кормы, въ особенности на верхней палубѣ. Приблизить кормовыя и носовыя командныя отдѣленія къ центральной части судна, установить въ очистившемся пространствѣ погонныя и отступныя батареи—таково, повидимому, должно быть искомое рѣшеніе задачи. Для судовъ, покрытыхъ броней сплошь, съ одного конца до другаго, тщетно стали бы искать другаго рѣшенія.

Примѣръ англійскихъ построекъ представляетъ лучшее доказательство этого. Проникнутый сознаніемъ важности устройства дѣйствительныхъ погонныхъ и отступныхъ батарей, главный инженеръ адмиралтейства, г. Ридъ, принялъ для броненосца *Hercules* новый чертежъ каземата съ выемками во всѣхъ четырехъ углахъ, такимъ образомъ расположенными, что въ нихъ можно помѣстить четыре орудія, стрѣляющія подъ угломъ къ килю въ 23°. Кромѣ того, нашли возможнымъ такъ расширить образованіе кормы и бака, что въ этихъ частяхъ судна могли прорѣзать три порта, изъ коихъ два на высотѣ каземата и одинъ на верхней палубѣ. Такимъ образомъ на *Hercules* г. Ридъ далъ англійскимъ морякамъ погонную и отступную батареи, составленныя каждая изъ пяти орудій, что представляетъ собою замѣчательное рѣшеніе задачи обороны оконечностей. Хотя для башенныхъ судовъ вопросъ о боѣ по направленію длины оказывается рѣшенымъ тѣмъ лучше, чѣмъ далѣе отъ діаметральной плоскости будутъ расположены башни, но не слишкомъ ли дорого будетъ куплена эта выгода, если для нея пожертвуютъ способностью употреблять въ дѣло всѣ свои орудія для обоихъ бортовъ? (*) Въ своемъ общемъ видѣ задача установки на броненосномъ флотѣ артиллеріи большаго калибра допускаетъ для себя два различныя рѣшенія, а именно: въ видѣ судовъ башенныхъ и судовъ съ закрытой батареей или съ центральнымъ казематомъ.

(*) Такъ какъ при этомъ предполагается палуба загроможденная вантами, сложная проводка снастей и проч.

Уже вслѣдствіе только своей круглой формы, башни, въ смыслѣ прикрытія, обладали замѣтнымъ преимуществомъ надъ батареей или казематомъ съ портами; вмѣсто того, чтобы подставлять ядрамъ плоскую стѣну, наилучшее условіе для пробиванія, башни заключали въ себѣ свойство чаще всего превращать нормальные удары непріятельскихъ снарядовъ въ наклонные и, слѣдовательно, обладали способностью заставлять снаряды рикошетировать. Въ смыслѣ наступательномъ превосходство башни надъ батарейнымъ или казематированнымъ броненосцемъ, вслѣдствіе значительно большаго поля обстрѣла ея артиллеріи, выказывалось еще болѣе рѣшительнымъ образомъ. На башенномъ суднѣ, которое уже принято большинствомъ иностранныхъ флотовъ за типъ судна прибрежной обороны, примѣненіе къ дѣлу тяжелыхъ орудій встрѣтило особенную легкость исполненія. Прямо изъ чертежа видно, что четыре орудія, установленныя на броненосцѣ съ двумя центральными башнями, доставляютъ одинаковый, если не большій огонь по всѣмъ направленіямъ, какъ и 8 орудій батарейнаго броненосца.

Говоря вообще и принимая во вниманіе величину поля обстрѣла, одно орудіе на поворотной платформѣ въ боевомъ отношеніи равняется двумъ, а иногда даже и четыремъ орудіямъ, помѣщеннымъ въ соотвѣтственныхъ портахъ (*). Правило это подлежитъ исключенію только въ весьма рѣдкихъ случаяхъ сраженія на оба борта.

Это начало, справедливое для боя по направленіямъ, близкимъ къ траверзамъ, тѣмъ болѣе вѣрно для сраженій по направленію раковинъ или крамболъ, гдѣ батарейныя суда съ портами представляютъ непріятелю обширныя сѣченія, лишенныя возможности производить огонь и составляющія настоящіе *мертвые углы*. Кромѣ того, что башни обладаютъ преимуществомъ для поддержанія боя по направленію крамболъ и раковинъ, онѣ могутъ даже, иногда, подобно орудіямъ на поворотныхъ платформахъ, рѣшать и весьма трудную задачу погонной и отступной стрѣльбы по направленію киля.

Впрочемъ, не одержатъ ли, въ большей части военныхъ обстоятельствъ, башенныя суда верхъ надъ батарейными броненосцами

(*) Смотря по тому, будетъ ли штырь находиться съ боку или же въ самой діаметральной плоскости судна.

(также какъ мониторъ одержалъ верхъ надъ плавучей батареей), и именно по слѣдующимъ рѣшительнымъ причинамъ:

1) Распространенія наступательной силы артиллеріи если не на весь горизонтъ, то, во всякомъ случаѣ, на большее его пространство.

2) Бо́льшой неуязвимости артиллеріи и ея прислуги.

3) И иногда даже бо́льшаго возвышенія осей орудій, чѣмъ на судахъ съ закрытыми батареями.

Вотъ въ чемъ состоятъ нѣкоторыя изъ самыхъ характеристичныхъ преимуществъ башенной системы! Въ скоромъ времени не будетъ существовать уже и вопроса о броненосцахъ съ портами, имѣющихъ батарею на высотѣ 10 или 13 футъ; придется разсуждать только о тяжелой, дѣйствующей сверху внизъ, артиллеріи, установленной въ башняхъ на высотѣ отъ поверхности моря 10 и до 22 футъ. Эта высота дала бы возможность громить врага по всѣмъ направленіямъ горизонта и уничтожать его при такихъ обстоятельствахъ погоды и волненія, при которыхъ прежніе порта закрытыхъ батарей несомнѣнно оставались бы въ бездѣйствіи.

Въ виду тѣхъ легко предвидимыхъ результатовъ борьбы, возникшей, въ морскомъ и боевомъ отношеніяхъ, между башней и закрытою батареей съ портами, самъ собою возникаетъ слѣдующій важный вопросъ искусства: какая система башни должна быть признана за лучшую, при устройствѣ ея на броненосцахъ дальняго плаванія? Въ этомъ отношеніи слѣдующая таблица, повидимому, способна рельефно выказать выгоды и неудобства двухъ главнѣйшихъ системъ башень, появившихся по сіе время на броненосныхъ флотахъ Стараго и Новаго Свѣта. Системы эти выражаются:

1) Боковою барбетною башнею, открытою сверху и съ вращающеюся платформой, и

2) Закрытою вращающеюся башней, англійской и американской.

Сравненіе двухъ образцовъ башенъ въ морскомъ и боевомъ отношеніяхъ.

Боковая барбетная башня съ вращающейся платформой.	Центральная, закрытая, вращающаяся башня англійская и американская.
Въ морскомъ отношеніи.	
Обладаетъ преимуществомъ относительной легкости, причемъ катки выдерживаютъ только тяжесть артиллеріи и поворотной платформы.	Въ системѣ Кольза имѣетъ неудобство передавать на катки тяжесть вѣсомъ отъ 260 до 300 тоннъ.
Въ отношеніи прикрытія людей и орудій.	
Куполъ, или щитъ, изъ котельнаго желѣза, сфероидальной или цилиндрической формы, можетъ защитить отъ картечи и отъ ружейнаго огня. Большая возможность подвергнуться случайностямъ, чѣмъ на барбетной земляной батареѣ, опасность подбитія и большихъ размаховъ качки.	Обладаетъ значительнымъ преимуществомъ полнаго прикрытія людей и орудій, за исключеніемъ двухъ отверзтій портовъ, но даже и они могутъ быть закрыты, на время заряжанія, поворотомъ башни.
Прикрытіе поворотной системы.	
Возможность поврежденій склонительными снарядами.	Возможность поврежденія вращательнаго механизма какъ вслѣдствіе качки, такъ и вслѣдствіе повторяющихся ударовъ о башню тяжелыхъ ядеръ.

Боковая барбетная башня съ вращающейся платформой.	Центральная, закрытая вращающаяся башня англійская и американская.

Средства горизонтальнаго наведенія.

Для движенія поворотной платформы могутъ быть употреблены двѣ небольшія паровыя машины, регуляторы отъ которыхъ находятся въ распоряженіи командующаго башней; ручные винты служатъ дополнительнымъ средствомъ.	Въ англійской системѣ вращеніе сообщается башнѣ поворотнымъ механизмомъ съ зубчатыми колесами, приводимыхъ въ движеніе вручную. Американской башнѣ вращательное движеніе сообщается посредствомъ двухъ небольшихъ паровыхъ машинъ.

Въ отношеніи величины поля обстрѣла и силы наступательной.

Болѣе быстрое наведеніе и стрѣльба.	Наведеніе и стрѣльба болѣе медленныя, но за то болѣе точныя.
Дѣйствіе орудіемъ на открытомъ воздухѣ.	Вертикальный уголъ обстрѣла ограниченнѣе.
Легкость наблюденія за всѣмъ окружающимъ.	Неудобства дыма, оглушительности звука, жары и относительной темноты.
Преимущество для стрѣльбы при погонѣ и отступленіи, при наведеніи внизъ и на большія разстоянія. Невыгода дѣйствій во время качки.	Драгоцѣнное свойство сражаться на оба борта.

Центральная башня надъ боковою или эксцентричною имѣетъ то же преимущество, какъ и орудіе на поворотной платформѣ надъ бортовымъ, а именно: возможность сражаться на оба борта. Вслѣдствіе этого, по нашему мнѣнію, башни слѣдовало бы помѣщать въ центрѣ судна, а не внѣ его, не обращая вниманіе на то будутъ ли онѣ барбетныя или закрытыя. Дѣйствительно, если эксцентриситетъ ихъ и доставляетъ нѣкоторыя выгоды относи-

тельно стрѣльбы по длинѣ судна, то все-таки выгоды эти покупаются извѣстными неудобствами при поддержкѣ собственно морскаго боя.

Такимъ образомъ вѣрность прицѣливанія и самыя башни будутъ тѣмъ менѣе страдать отъ качки, чѣмъ онѣ будутъ ближе къ діаметральной плоскости. Съ другой стороны, слѣдуетъ признать, что допустивъ, на случай нужды, выемки въ борту для полученія угловъ склоненія въ 15° и 20°, мы достигнемъ того, что барбетныя, наружныя башни, носящія свои орудія на семь и на 10 футъ выше, чѣмъ башни центральныя закрытыя, въ бою на близкомъ разстояніи будутъ болѣе способны доставлять огонь подъ большими углами склоненія. Огонь этотъ весьма опасенъ для палубы непріятельскаго судна, такъ какъ онъ не только угрожаетъ машинамъ, котламъ, пороховымъ и бомбовымъ погребамъ, но низко направленные снаряды его, ударяясь въ бортъ съ внутренней стороны, способны оторвать у непріятельскаго судна и самую броню. Для усовершенствованія же барбетныхъ башень, повидимому, во всякомъ случаѣ необходимо ввести въ употребленіе щитъ изъ листоваго желѣза толщиною въ дюймъ, для защиты отъ пуль и картечи. (*)

Съ помощію предъидущей сравнительной таблицы читатель самъ можетъ оцѣнить какъ выгоды, такъ и неудобства башень центральныхъ закрытыхъ и боковыхъ барбетныхъ. Такъ въ закрытой башнѣ англійской или американской въ видѣ характеристическихъ чертъ находимъ:

1) полную защиту какъ орудій со станками, такъ и прислуги;

2) нѣкоторыя неудобства управленія и стрѣльбы въ морѣ.

Въ барбетной башнѣ, напротивъ, замѣчаемъ:

во 1) защиту какъ орудій со станками, такъ и прислуги, неполную; большую уязвимость въ дѣлѣ на близкомъ разстояніи;

во 2) сравнительную легкость управленія; нѣкоторую особую способность къ производству наступательныхъ дѣйствій.

(*) Подобно тому, какъ это сдѣлано для орудій на поворотныхъ платформахъ, принятыхъ для корветовъ съ барбетной батареей (Primauguet. Château—Renaud, etc).

За тѣмъ остается провести параллель между системой барбетной башни и казематомъ *съ угловыми портами* предложеннымъ вице-адмираломъ Лабруссомъ. Вотъ въ какихъ выраженіяхъ этотъ офицеръ говоритъ о преимуществахъ предлагаемаго имъ преобразованія.

Брустверъ съ угловыми портами (*).

Устроивая открытый брустверъ такимъ образомъ, чтобы онъ, подобно барбетнымъ башнямъ, не выступалъ за черту, соотвѣтствующую наибольшей ширинѣ кузова—условіе, спасающее башни отъ соприкасанія съ непріятельскимъ судномъ, тѣмъ болѣе, что

(*) См. послѣдній листъ чертежей.

Объясненія чертежа системы уклоненныхъ портовъ вице-адмирала Лабрусса.

Фиг. 1.
aa. Уклоненные порта бруствера на палубѣ.
bb. Уклоненные порта батареи.
d. Поперечная переборка впереди бруствера.
d'. Поперечная переборка позади бруствера.
Примѣчаніе. Поперечная батарейная переборка въ кормѣ проходитъ позади машины въ 43-хъ футахъ разстоянія отъ переборки *d'*.

Фиг. 2.
Лѣвая часть батареи подъ брустверомъ.
p. Уклоненное орудіе батареи, наведенное для погони.
p'. Уклоненное орудіе батареи, наведенное для отступленія,
Примѣчаніе. Уголъ боковаго обстрѣла 4-хъ симетричныхъ орудій равняется 95°.

Фиг. 3.
Брустверъ на палубѣ, прикрытый мостикомъ.
v. Брустверное орудіе, наведенное для погони.
Примѣчаніе. Его траекторія пересѣкается съ соотвѣтственнымъ орудіемъ лѣваго борта.
v'. То же орудіе, наведенное для отступленія.
Боковой уголъ обстрѣла 4-хъ брустверныхъ орудій равняется 118°.

Фиг. 4.
Поперечное сѣченіе казематированнаго судна.
mm. Мостикъ надъ брустверомъ.
aa. Уклоненные порта бруствера.
bb. Уклоненные порта батареи.
cc'. Толщина брони въ *c*=8 дюймамъ, постепенно уменьшаясь въ *c* доходитъ до 5½ дюймовъ.
c'c''. Между *c'* и *c''* толщина брони 8 дюймовъ.
Примѣчаніе. Настоящій проектъ въ сентябрѣ 1867 г. былъ представленъ морскому министру вмѣстѣ съ запиской и доказательствами въ подкрѣпленіе.

борта послѣдняго всегда вдаются нѣсколько внутрь,—можно четыре палубныя орудія установить такимъ образомъ, что они будутъ переходить на 2° за линію, параллельную килю и выстрѣлы двухъ переднихъ орудій пересѣкутся.

«Такъ какъ при этомъ боковой уголъ обстрѣла будетъ равенъ 118°, то, слѣдовательно, окажется возможнымъ стрѣлять отъ траверза къ кормѣ на 28°, что весьма близко къ величинѣ поля дѣйствія орудій барбетныхъ башень (типа *Marengo*, если не желаютъ серьезно обезпокоить прислугу сосѣдней башни. Башенныя орудія не могутъ дѣйствовать по непріятельской ватеръ-линіи при погонѣ иначе, какъ съ разстоянія въ 250 или 300 футъ, а при отступленіи и еще далѣе, тогда какъ при системѣ брустверовъ, гдѣ снарядамъ не приходится пролетать надъ палубой, можно (сообщая орудіямъ достаточный уголъ склоненія) стрѣлять до самаго момента соприкасанія судовъ. Вслѣдствіе этого руслени помѣщаются на своемъ обыкновенномъ мѣстѣ, ширина же портовъ только на $^1/_5$ болѣе обыкновенной. Наконецъ, одно изъ преимуществъ бруствера будетъ состоять въ прикрытіи имъ орудій верхняго ряда.

«Такой же, хотя и менѣе рѣзкій выступъ батареи, соотвѣтствующій выступу бруствера, позволяетъ одноко же довести до 95° величину боковаго поля обстрѣла *четырехъ* орудій каземата, соотвѣтствующихъ палубнымъ орудіямъ, сохраняя притомъ портамъ ихъ узаконенную ширину. Въ общей сложности для *восьми* орудій это составитъ средній уголъ обстрѣла значительно большій, чѣмъ у соотвѣтственныхъ орудій при башенной системѣ. Важнѣйшая же выгода новаго проекта состоитъ въ томъ, что, уничтожая башни, уэкономливаютъ тяжесть ихъ и такимъ образомъ имѣютъ возможность прикрыть ни чѣмъ не защищенную машину 6,6 дюймовой броней, а 5,8 дюймовый блиндажъ котловъ сдѣлать толщиною въ 6,6 дюймовъ. Толщина брони въ 6,6 дюйм. еще слаба, но далѣе идти нельзя, потому что нужно оставить въ запасѣ средства для прикрытія горизонтальнымъ блиндажемъ въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ это потребуется, крюйтъ камеръ, бомбовыхъ погребовъ и головы руля вмѣстѣ съ румпелемъ, такъ какъ, само собою разумѣется, что такое преобразованіе должно совершиться безъ увеличенія вѣса».

Если принципъ поднимающагося станка капитана Монкрифа удастся примѣнить къ употребленію на морѣ, то боевое значеніе брустверовъ и барбетныхъ башень отъ этого замѣтно возрастетъ. Усовершенствованіе боевыхъ условій казематированныхъ броненосцевъ, произведенное главнымъ инженеромъ адмиралтейства г. Ридомъ, было слѣдствіемъ благотворнаго соперничества съ башенными судами системы Кольза. Принявъ чертежъ, дающій судовому борту выступы и выпуклости, и за тѣмъ сдѣлавъ выемки въ углахъ согласною кривою на подобіе *скрипичныхъ впадинъ*, г. Риду удалось вооружить свои суда четырьмя угловыми орудіями, стрѣляющими, какъ мы сказали уже, подъ угломъ къ килю въ 23°, какъ это видно на броненосцѣ *Hercules*. Въ то же время чтобы расширить уголъ обстрѣла бортовой артиллеріи до 35°, онъ довелъ до 4 футъ ширину своихъ боковыхъ портовъ. Благодаря этимъ значительнымъ улучшеніямъ, нападки, предметомъ которыхъ были казематированные суда, потеряли такимъ образомъ часть своей основательности.

Продолжая, (въ порядкѣ превосходства въ боевомъ отношеніи) подниматься къ высшимъ типамъ судовъ, послѣ броненосцевъ съ простыми казематами и броненосцевъ съ угловыми портами, мы встрѣчаемъ суда съ закрытыми башнями. Первенцемъ этого интереснаго семейства должно считать *Monarch*, спущенный на воду въ Англіи 25 мая 1868 г. Вотъ свѣдѣнія объ этомъ суднѣ, доставляемыя намъ августовской книжкой Revue Maritime 1868 года.

Monarch снабженъ двумя башнями, расположенными близъ средины судна; вышина портовъ его надъ поверхностью моря равняется 17 футамъ (*). Каждая изъ башень вооружена двумя 25 тонными орудіями, подъ прикрытіемъ брони въ $9\frac{1}{2}$ дюймовъ толщиною, въ частяхъ же башень удаленныхъ отъ орудій толщина плитъ не болѣе 8 дюймовъ.

«Бортовая броня противъ средины судна имѣетъ толщину отъ $5\frac{1}{2}$ до $6\frac{1}{4}$ дюймовъ, а на оконечностяхъ только 4 дюйма. Въ носовой части имѣется блиндированный полубакъ, который уменьшаетъ собою поле обстрѣла передней башни на 20° (10° по каж-

(*) По адмиралу Пари только на 16 ф.

дую сторону киля). Мертвый уголъ кормовой башни, направленный назадъ, равняется 12° (по 6° съ каждой стороны киля). Для исправленія этого недостатка *Monarch* имѣетъ двѣ прикрытыя броней батареи въ носу и въ кормѣ. Носовая батарея, помѣщающаяся въ блиндажѣ полубака, вооружена двумя орудіями въ $6^1/_2$ тоннъ вѣсомъ, съ угломъ обстрѣла въ 76° къ линіи киля, и имѣющихъ возможность, кромѣ того, скрестить свои огни подъ угломъ въ 6°. Кормовой же блиндажъ вооруженъ однимъ $6^1/_2$ тоннымъ орудіемъ, стрѣляющимъ чрезъ портъ, расположенный по линіи киля и имѣющимъ уголъ обстрѣла по 15° въ каждую сторону.

«За тѣмъ, чтобы судно могло дѣйствовать какъ таранъ, крѣпленіе носовой части усилено.

«Руль балансирный, такого же устройства, какъ и на *Bellerophon*; нижнія мачты желѣзныя съ деревянными стеньгами.»

Необходимо прибавить, что капитанъ Кользъ сдѣлалъ нѣсколько оговорокъ относительно несогласія между его первоначальными планами и тѣмъ устройствомъ, которое дали полубаку и лоцманской площадкѣ, точно также, какъ и относительно возвышенія *Monarch* надъ водою.

Настоящимъ типомъ капитана Кольза, (которымъ онъ отвѣтилъ на послѣднія усовершенствованія Рида), служитъ башенный бортовой броненосецъ *Captain*; этимъ броненосцемъ онъ надѣется разрѣшить большинство возраженій, заявленныхъ по поводу его способа вооруженія. Вотъ программа этого судна, предложенная ему англійскимъ адмиралтейством.

«Озаботиться о надежномъ прикрытіи важнѣйшихъ частей судна отъ дѣйствія артиллеріи большаго калибра, объ условіяхъ для здоровья и комфорта команды, вполнѣ достаточной не только для дѣйствія орудіями и управленія судномъ, но и для полнаго развитія его боевой силы; о достаточной быстротѣ хода и о качествахъ хорошаго военнаго судна и крейсера (*).»

Captain будетъ носить двѣ вращающіяся башни системы Кольза. Но вмѣсто того, чтобы возвышаться надъ верхнею палубою, какъ

(*) См. чертежъ *Captain*.

на судахъ прибрежной обороны: Royal-Sovereign, Prince-Albert и друг., они будутъ приспущены на одинъ ярусь, чтобы при стрѣльбѣ совершенно не стѣсняться мачтами и вантами, и прикрыты сверху настоящею открытою палубою (*Spardeck*). Однимъ словомъ, двѣ башни броненосца *Captain*, установленныя на блиндированной палубѣ (внутри кузова и на высотѣ прежнихъ крытыхъ батарей), (*) со всѣмъ тѣмъ будутъ обладать обыкновенными ихъ преимуществами, состоящими въ неуязвимости и горизонтальномъ полѣ обстрѣла. Кормовая башня будетъ помѣщаться между ютомъ и самою широкою частью топтимберсовъ, а носовая между этою же частью и бакомъ. (**)

Благодаря такому остроумному приспособленію, рангоутъ и такелажъ *Captain* могутъ быть самымъ прочнымъ образомъ укрѣплены и, при желаніи, даже согласно съ преданіями прошлаго. Команда будетъ пользоваться чистымъ воздухомъ и просторомъ, какой только можно имѣть на прекрасной верхней палубѣ, возвышающейся надъ водою около 24 футъ, и фланкированной бакомъ и ютомъ. Наконецъ, поле обстрѣла башенъ, независящее болѣе отъ препятствій въ видѣ рангоута и такелажа, будетъ ограничиваться только *обводами* средней части судна, а также бака и юта. Но и въ этихъ наружныхъ обводахъ судна будутъ сдѣланы выемки съ цѣлью дать артиллеріи возможно обширнѣйшій уголъ обстрѣла. Такимъ образомъ два орудія передней башни будутъ пользоваться обстрѣломъ по всѣмъ направленіямъ отъ 74° впереди и до 84° позади траверза, а орудія кормовой башни покроютъ своимъ огнемъ секторъ отъ 75° впереди и до 72° позади траверза.

Этотъ башенный крейсеръ для отдаленныхъ станцій—какъ называетъ его Edinburg Review, въ своемъ февральскомъ нумерѣ 1867 года—будетъ сидѣть въ водѣ 23 англійскихъ фута, снабженъ двумя независимыми машинами и долженъ достигнуть 14 узловъ хода.

(*) Слѣдуя адмиралу Пари возвышеніе этихъ орудій надъ поверхностью моря будетъ отъ 8 до 10 футъ.

(**) См. листъ III чертежей, фиг. 6, изображ. «поле обстрѣла башенъ *Captain*.»

При длинѣ въ 320 ф. и ширинѣ въ 53 ф., водоизмѣщеніе его будетъ равняться 4234 тоннамъ (англійской мѣры), и броня защищена деревянной обшивкой, обитой мѣдью. Башенная артиллерія будетъ состоять изъ четырехъ орудій въ 23 тонна или 600 фунтовыхъ.

Кромѣ того, *Captain* будетъ носить на ютѣ и на полубакѣ по одному погонному и отступному орудію въ 12 тоннъ, или 300 фунтовъ. Обѣ башни будутъ блиндированы 10 дюймовыми плитами. Башенная палуба будетъ имѣть уклонъ по направленію къ морю, въ видѣ гласиса, для облегченія дѣйствія артиллеріей внизъ. Эта палуба, удобная на рейдѣ и въ хорошую погоду въ морѣ, позволитъ волнѣ свободно скатываться съ нея, подобно тому, какъ это дѣлается на большихъ мониторахъ. *Captain* будетъ изобильно снабженъ провизіей и обладать полною парусностью. Въ скоромъ времени онъ будетъ спущенъ съ верфей гг. Лэрдовъ (*) въ Биркенхедѣ, чтобы приступить за тѣмъ къ вооруженію. Если онъ оправдаетъ на дѣлѣ все, что требовалось его программой, то нельзя будетъ не признать, что судно г. Рида встрѣтитъ въ этомъ новомъ типѣ весьма грознаго для себя противника.

Таковы, по нашему мнѣнію, типы судовъ, заслуживающіе въ настоящее время наибольшаго вниманія, какъ со стороны моряковъ, такъ и со стороны инженеровъ. Только постепеннымъ совершенствованіемъ *Captain* и *Monarch*, безъ сомнѣнія, когда-нибудь дойдутъ до рѣшенія великаго и славнаго вопроса броненосцевъ съ высокими бортами.

При этомъ обзорѣ башенныхъ броненосцевъ съ высокими бортами нельзя не сказать нѣсколькихъ словъ о группѣ, состоящей изъ восьми судовъ этого рода, представленной вице-адмираломъ Халстедомъ, однимъ изъ главныхъ двигателей идей примѣненія винта на британскомъ флотѣ. Составляя рядъ судовъ, начиная отъ однобашеннаго авизо въ 3600 тоннъ водоизмѣщенія, до корабля 1 класса, имѣющаго водоизмѣщеніе въ 10700 тоннъ и носящаго до 7 башень, броненосцы Халстеда отличаются слѣ-

---

(**) *Captain* уже былъ въ мартѣ 1870 года на мѣрной милѣ въ Портсмутѣ.

дующими характеристичными чертами: это желѣзныя суда, въ родѣ *Achilles*, весьма большаго водоизмѣщенія, очень длинныя, съ острыми оконечностями, имѣщія до 14 узловъ хода. Мѣсто коническаго шпирона занимаетъ выдающійся впередъ форштевень. Броня возвышается до батарейной палубы, прикрывая людей и механическіе приводы, назначенные для движенія башнями; за тѣмъ идетъ неблиндированная батарея съ портами, простирающаяся отъ одного конца судна до другаго. Сверхъ этого ряда легкихъ орудій расположенъ рядъ башень, вооруженныхъ каждая двумя нарѣзными 12-тонными орудіями Уайтворта (калибръ $10^3/_4$ дюйм.). Вѣсъ каждой башни равняется 350 тоннамъ. Не имѣя возможности предпринять изслѣдованія этого новаго и весьма оригинальнаго рода броненосцевъ, мы должны отослать читателя къ рапорту коммисіи всемірной выставки 1867 года. (Рапортъ въ высшей степени замѣчательный, составленіе котораго принадлежитъ весьма извѣстнымъ лицамъ). Кромѣ того, мы не можемъ не посовѣтовать ознакомиться съ любопытнымъ и замѣчательнымъ трудомъ этого превосходнаго англійскаго адмирала, прекрасныя модели котораго привлекали къ себѣ такое живое вниманіе моряковъ на всемірной выставкѣ 1867 года.

Text book to the Turret and Tripod systems of captain Cowper P. Coles, R. N. C. B. as designed for future turret navies. By C. F. Henwood, esq., naval architect, from the plans of vice-admiral Halsted, exhibitor, British annex, class 66 № 22. Paris 1867.

Было бы крайне желательно, чтобъ этотъ любопытный трудъ былъ переведенъ на нашъ языкъ и такимъ образомъ сдѣлался доступенъ для всѣхъ инженеровъ и моряковъ континента.

Во Франціи вице-адмиралъ Пари, издавна извѣстный своими неусыпными стараніями на пользу морскаго искусства и судовыхъ машинъ, также предложилъ замѣчательный *проектъ морскаго башеннаго судна* (*) . Главнѣйшая идея его трехъ типовъ, повидимому, заключается въ постановкѣ съуженнаго, но высокаго кузова надъ

(*) Projet de navires de mer à tourelles. Paris, Arthur Bertrand, octobre 1868; avec trois beaux plans á l'appui.

широкой и низкой палубой монитора. Такой укрѣпленный замокъ поддерживается подводною частью судна дальняго плаванія, выстроенной изъ желѣза съ двойнымъ дномъ, т. е. такою, слѣдовательно, которая до *nec plus ultra* безопасна для команды. Выдающимися чертами башенныхъ броненосцевъ адмирала Пари—по крайней мѣрѣ на сколько можно было уловить ихъ изъ весьма краткаго очерка—будутъ: совмѣщеніе плавной качки мониторовъ съ хорошими качествами обыкновенныхъ судовъ, какъ-то: удобообитаемостью и возвышеніемъ артиллеріи, «обладаніе малокачающимся, быстрымъ на ходу и надежно блиндированнымъ морскимъ судномъ». Такимъ образомъ типъ № 1 имѣетъ башни, орудія которыхъ находятся отъ поверхности моря на высотѣ 20 футъ, тогда какъ возвышеніе орудій *Captain* только 10 футъ—преимущество значительное! Не довольствуясь расположеніемъ своихъ башень по срединѣ судна, такъ что является возможность пользоваться всею ихъ артиллеріею для обоихъ бортовъ, (возможность, выгоды которой теряются при боковыхъ башняхъ), достойный адмиралъ пожелалъ, кромѣ того, чтобы его типъ № 1 имѣлъ еще и закрытую батарею изъ 3 орудій на высотѣ отъ поверхности моря 8,5 футъ. Три предлагаемые образца могутъ дѣйствовать съ борту 7, 4 и 2 орудіями большаго калибра, соотвѣтственно водоизмѣщенію въ 8300, 6100 и 3200 тоннъ. Для аттаки при погонѣ и для защиты при отступленіи башни адмирала Пари представляютъ такія же выгоды, какъ и башни мониторовъ. Множество подробностей устройства и весьма остроумныхъ приспособленій, заимствованныхъ у лучшихъ образцовъ всѣхъ странъ, между прочимъ, и относительно системы подвѣски и управленія рулемъ, сообщаютъ вышеназванному сочиненію большой интересъ. Наконецъ, необходимость типа броненосца съ высокими бортами, который вполнѣ отвѣчалъ бы всѣмъ требованіямъ военнаго плаванія, на столько чувствовалась, что проектомъ судна этого рода почти за минуту до своей смерти занимался еще и третій изъ нашихъ начальствующихъ офицеровъ—вице-адмиралъ Дюпюи!

Говоря вкратцѣ, авторъ *проекта морскаго башеннаго судна* совершенно вѣрно понялъ недостаточность строить прекрасныя подводныя части судовъ, если надъ ними не будутъ устанавли-

ваться настоящія плавучія крѣпости. На сколько необходимо плавать, неменѣе того необходимо имѣть возможность и съ выгодою для себя сражаться. Этой двойной цѣли, повидимому, должны съ успѣхомъ отвѣтить типы судовъ вице-адмирала Пари.

Достигнуть ли, наконецъ, когда-нибудь, соглашенія между необходимымъ полемъ обстрѣла вращающейся башенной артиллеріи и прочно установленною полною парусностью? Возможно ли на самомъ дѣлѣ полагаться на будущій успѣхъ треногаго рангоута? Мы думаемъ, что да; въ особенности, если къ системѣ треногъ прибавить временно что-нибудь въ родѣ прочныхъ бакштаговъ, которые, по спускѣ стенегъ, послѣ пробитія тревоги, прихватывались бы къ мачтамъ для очищенія поля обстрѣла башень.

Превращеніе прежнихъ батарейныхъ броненосцевъ въ суда съ барбетными башнями, расположенными внутри и въ діаметральной плоскости кузова, имѣло бы ту выгоду, что увеличило бы возвышеніе ихъ орудій отъ 5 до 23 футъ. На сколько намъ извѣстно, съ 1865 года по настоящее время въ этомъ смыслѣ были предложены два проэкта превращенія типа *Gloire*. Проэкты эти обусловливались равновѣсіемъ между снимаемыми и накладываемыми тяжестями; ибо, для сохраненія прежней скорости, болѣе всего необходимо сохраненіе прежнихъ обводовъ ватеръ-линій. Уменьшеніе артиллеріи, а слѣдовательно команды и запасовъ, и снятіе брони съ верхнихъ частей судна, въ которыхъ сражаться уже не предполагали, уравновѣшивалось прибавкою двухъ барбетныхъ башень, изъ коихъ каждая должна была имѣть два орудія $9^1/_2$ дюймоваго калибра. Въ отношеніи распредѣленія брони, такія передѣланныя суда приближались бы къ условіямъ типа *Solferino*. И такъ, говоря вообще, главная балистическая сила броненосцевъ новѣйшаго типа, какъ *Captain*, *Monarch*, *Thetis*, стремится сосредоточиться въ башенной артиллеріи. Если и существуетъ нижній ярусъ, то орудія этого каземата, простаго или съ угловыми портами, стоя у амбразуръ, только дополняютъ собою артиллерію башень. Установивъ такія начала, является возможность опредѣлить (независимо отъ всякаго предвзятаго мнѣнія въ пользу того или другаго калибра) раціональный составъ артиллеріи, удовлетворяющій всѣмъ военнымъ требованіямъ броненосцевъ съ высокими бортами.

По порядку ихъ относительной важности, эти три требованія суть слѣдующія:

1) пробивать броневыя плиты, топить или зажигать новыя броненосныя суда;

2) уничтожать деревянныя суда и земляныя укрѣпленія въ бою на близкомъ разстояніи, обстрѣливать бомбами и картечью порта и отверстія у непріятеля;

3) защищать судовыя оконечности отъ минъ и шлюнокъ, направлять склонительный огонь въ непріятельскую палубу и люки.

Допустивъ такое изложеніе предлагаемой задачи, достаточно простаго здраваго смысла чтобы сказать, что артиллерія, исключительно составленная изъ тяжелыхъ орудій, пробивающихъ броню, вполнѣ отвѣтила бы только одному первому требованію сражающихся броненосныхъ флотовъ, удовлетворяя второму только при условіяхъ крайне тягостныхъ для бюджета, и наконецъ ни въ чемъ не соотвѣтствовала бы третьей потребности.

Потратить ядро въ 300 или 600 фунтовъ для того, чтобы заставить спустить флагъ купца, или чтобы уничтожить какую-нибудь маленькую крѣпостцу, даже военное деревянное судно, было бы почти на столько же основательно, какъ и аттаковать броненосца, имѣя въ распоряженіи только одно прежнее оружіе. Истина въ этомъ отношеніи должна заключаться въ системѣ *смѣшанной*, таковой, напримѣръ, какъ слѣдующая:

Во 1-хъ) въ башняхъ, или въ центральной части батарейныхъ судовъ (пока послѣднія еще существуютъ), слѣдуетъ помѣщать самыя тяжелыя орудія, *пробивающія плиты*, все равно 9 дюймоваго калибра или 600 фунтовыя англійскія, 15 дюймовыя Соединенныхъ Штатовъ, или же 24 и 27 сантиметровыя французскія (*).

(*) Не найдено ли въ самомъ дѣлѣ, что всѣ калибры ниже названныхъ не въ состояніи пробивать броню насквозь? Peport of the Ordnance Select Committee и проч. на стр. 36 говоритъ.

.....«*Для успѣшной аттаки хорошо выстроеннаго броненосца, орудія, если возможно, не должны быть легче 12 тоннъ и калибромъ менѣе 9 дюймовъ; онѣ должны стрѣлять удлиненнымъ снарядомъ въ 250 фунтовъ, зарядомъ въ 40 фунтовъ пороха.*

Во 2-хъ) въ нижней батареѣ на оконечностяхъ судна, все равно, будетъ ли онѣ блиндированы или нѣтъ, и на верхней палубѣ слѣдуетъ непремѣнно имѣть нѣсколько удобоподвижныхъ орудій, выбирая для этого артиллерію меньшаго размѣра, быстро стрѣляющую, способную перемѣнять мѣсто, но со всѣмъ тѣмъ такую, которая обладаетъ достаточною силою быстро уничтожать земляныя укрѣпленія и деревянныя суда, а также поражать тѣмъ градомъ бомбъ и картечи, который бываетъ столь полезенъ въ бою на близкомъ разстояніи. Такими орудіями во Франціи могутъ быть наши превосходныя 30 фунтовыя нарѣзныя пушки (образца 1860 года); точно также, какъ и типъ еще лучшій, образца 1864, такъ называемыя 30 фунтовыя скрѣпленныя (*). Что же касается до среднихъ калибровъ, стоящихъ между орудіями, пробивающими броню и орудіями, способными къ перемѣщенію и быстрой стрѣльбѣ (въ 19 сантиметровъ), то имъ не слѣдовало бы давать слишкомъ исключительной доли въ вооруженіи. Употребленіе ихъ, повидимому, можно было бы ограничить только тѣми типами броненосцевъ, гдѣ недостатокъ мѣста въ башняхъ или въ батареѣ не позволяетъ дѣйствовать орудіями, способными существенно вредить бронѣ.

Въ 3-хъ) необходимость защиты кормы и носа судна противъ нечаянныхъ нападеній, подвода минъ и приближенія шлюпокъ, а также возможность для дѣйствія склонительнымъ огнемъ по непріятельской палубѣ, должны быть обезпечены (по примѣру американскаго флота) употребленіемъ низко наводимыхъ орудій, устанавливаемыхъ на платформахъ, на мостикѣ, на ютѣ и на бакѣ.

Само собою разумѣется, что платформы эти должны быть надлежащимъ образомъ скрѣплены, имѣть у каждаго борта книхты и скобы для брюка, и поддерживаемы постоянными или выемными пиллерсами, такъ чтобы можно было дѣйствовать низкострѣляющими орудіями въ возможно большемъ числѣ положеній. Смотря по имѣющемуся въ распоряженіи мѣсту и большей

(*) Хотя гладкостѣнная артиллерія и уступаетъ нарѣзной при стрѣльбѣ бомбами, но дѣйствуя чугунной картечью, она будетъ находиться въ лучшихъ условіяхъ, потому что нарѣзныя орудія должны дѣйствовать только цинковыми пулями; каждый броненосецъ, слѣдовательно, долженъ имѣть по крайней мѣрѣ два гладкостенныя орудія.

или меньшей прочности платформъ, эти низконаводимыя орудія слѣдуетъ выбирать изъ ряда нарѣзныхъ и гладкостѣнныхъ пушекъ, начиная отъ 30 фунтовой нарѣзной, образца 1860 года, и кончая 12 фунтовой нарѣзной, извѣстной подъ именемъ полевой пушки. Можетъ быть даже могли бы быть употреблены въ дѣло и 4 фунтовыя горныя орудія и картечницы, дѣйствуя ими съ высоты марсовъ, конечно, хорошо для этой цѣли скрѣпленныхъ. Эту летучую артиллерію, находящуюся въ обыкновенное время на палубѣ, можно было бы (смотря по удобствамъ каждаго судна) поднимать на мостикъ, ютъ и бакъ, не иначе, какъ только при отдачѣ якоря въ виду непріятеля, или же въ морѣ, при случайностяхъ боя, погонѣ и отступленіи. Возлѣ платформъ должны находиться поворотные краны, дабы операція подъема артиллеріи, дѣйствующей склонительнымъ огнемъ, при всѣхъ обстоятельствахъ, производилась въ кратчайшій промежутокъ времени. Эта потребность охранять судовыя оконечности отъ миноносныхъ шлюпокъ, при стоянкѣ на якорѣ, и осыпать картечью палубу непріятеля, въ бою на близкомъ разстояніи, представляется столь важною, что было бы совершенно непонятно, еслибъ, вслѣдствіе достойной сожалѣнія беззаботности, броненосный флотъ не былъ на будущее время снабженъ этимъ элементомъ побѣды.

Очеркъ броненосцевъ въ военномъ отношеніи нельзя было бы закончить, не попробовавъ отыскать наилучшее положеніе, на время боя, для капитана и для боеваго штурвала. Для того, чтобы капитаны могли хорошо видѣть поле битвы и вѣрно судить объ ея ходѣ, наблюдая собственные маневры и маневры непріятеля, въ верхнихъ частяхъ броненосныхъ рубокъ необходимо прорѣзать отверстія, если не очень широкія, то, во всякомъ случаѣ, довольно многочисленныя. Во время американской войны, командиры мониторовъ не переставали жаловаться на слишкомъ узкія бойницы и черезчуръ ограниченное поле зрѣнія, несмотря на то, что это клонилось къ бо́льшему обезпеченію ихъ же личной безопасности. Съ другой стороны, существенно необходимо прикрыть эти нѣкотораго рода колодцы зонтомъ, или крышей изъ листоваго желѣза, для защиты отъ пуль и склонительныхъ гранатъ. Кромѣ того, полезно также устроить широкій мостикъ вокругъ капитанской

броненосной рубки и даже продолжить его за трубу, дабы капитаны и флагъ-офицеры были совершенно свободны во всякій данный моментъ, во время боя или маневра, выбрать для себя возможно лучшій наблюдательный постъ, подъ защитою рубки или снаружи ея или даже впереди трубы. Также можетъ быть выгодно имѣть выходы и для гардемаринъ и рулевыхъ, передающихъ приказанія. На башенныхъ судахъ, блокгаузъ батарейныхъ броненосцевъ обыкновенно замѣняется небольшею башнею, помѣщаемою иногда сверху, а иногда позади передней башни. Такое расположеніе принято въ Англіи и въ Соединенныхъ Штатахъ. Эта маленькая башня, или, какъ ее иногда называютъ, лоцманская рубка, заключаетъ въ себѣ боевой штурвалъ, звонки, электрическіе приводы и различныя переговорныя трубы.

Посреди облаковъ дыма, въ которыхъ, подобно богамъ Олимпа, броненосцамъ приходится двигаться и сражаться, капитаны, желающіе наблюдать за общимъ ходомъ боя, не разъ могутъ быть вынуждены взбираться или на марсъ, подобно адмиралу Фаррагуту и его капитанамъ въ мобильскомъ сраженіи, или же до половины вантъ, какъ то дѣлали нѣкоторые австрійскіе командиры при Лиссѣ. Не правдали, что тутъ повторилась старая исторія о генералахъ арміи, поднимавшихся на церковныя колокольни, на вершину холмовъ и крыши мельницъ для того, чтобы съ такой возвышенной обсерваторіи лучше оцѣнивать положеніе непріятеля и подготовлять свои собственныя аттаки, съ полнымъ знаніемъ всѣхъ обстоятельствъ дѣла? Эта необходимость имѣть наблюдательный постъ на достаточной высотѣ отъ палубы, на столько чувствуется, при исполненіи самаго простѣйшаго маневра, что въ продолженіе трехлѣтняго нашего плаванія въ эволюціонной броненосной эскадрѣ, намъ безпрестанно приходилось видѣть капитановъ, стоявшихъ на крышкѣ блокгаузовъ. Въ самомъ дѣлѣ, для лучшаго уразуменія своего положенія и своевременнаго дѣйствія рулемъ и машиной, не требуется ли непремѣнно, чтобы капитанъ могъ свободно видѣть все окружающее не стѣсняясь возвышеннымъ бакомъ?

Практика указала, повидимому, что, для удобнѣйшаго сужденія о маневрахъ судна, самое лучшее было бы помѣстить эту

обсерваторію впереди трубы, на возможно большей высотѣ отъ палубы, такъ, чтобы лучъ зрѣнія изъ нея шелъ черезъ бакъ, сверху внизъ, и наблюдатель могъ бы однимъ взглядомъ окидывать все пространство маневра, или поля сраженія. Уже на *Belliqueuse* блокгаузъ былъ помѣщенъ правильно, впереди трубы. Впрочемъ, совершенно достаточно сказать, что высота и размѣры лоцманской рубки должны разсчитываться и опредѣляться на мѣстѣ, смотря по особенному устройству каждаго судна. Чтобы достигнуть правильнаго рѣшенія этой важной и трудной задачи, самыя большія усилія со стороны морскихъ инженеровъ не могутъ быть излишни.

Да и со стороны строевыхъ офицеровъ не было-ли бы крайне умѣстно заблаговременно подвергнуть строгой оцѣнкѣ условія этой обсерваторіи, которая, сдѣлавшись для нихъ въ великую минуту вахтенной площадкой, можетъ привести или въ Капитолій или же къ скалѣ Тарпейской!

X.

Бой шпиронами.—О шпиронахъ и артиллеріи въ будущихъ морскихъ сраженіяхъ.

Sursum corda!
Вознесптесь сердцами!
L' Armée française en 1867.—Le combat.
«Артиллерія остается могущественнымъ сподвижникомъ и необходимой поддержкой шпирона»!

«Шпиронъ станетъ скоро соперничать съ пушкой, писали мы въ началѣ 1864 года (*), и будетъ служить важнымъ средствомъ для защиты береговъ». Шпиронъ, можемъ мы прибавить теперь, болѣе чѣмъ сдержалъ свои обѣщанія: онъ превзошелъ ихъ! Не довольствуясь уже преимуществомъ надъ пушкой при защитѣ береговъ, эта грозная машина, кажется, скоро принудитъ свою соперницу уступить ей первенство и въ борьбѣ въ открытомъ морѣ? Еще въ 1840 году, капитанъ фрегата *Лабруссъ* предлагалъ морскому министру чертежъ судна со шпирономъ. Въ 1844 году производились уже довольно удачные опыты въ Лоріанѣ и, однакожъ, только въ 1860 году корабельный инженеръ Дюпюи-де-Ломъ впервые примѣнилъ шпиронъ къ своему *Solferino*.

Конфедераты, вынужденные обстоятельствами смертельной борьбы съ сѣверянами, первые послѣдовали его примѣру. 8 марта 1862 года, у входа въ рѣку Джемсъ, увидѣли *Merrimac*, направлявшійся къ двумъ фрегатамъ Сѣверныхъ Штатовъ, *Cumberland* и *Congress*, не обращая вниманія на ядра, которыя рикошетировали по его бронѣ. Старый 50-ти пушечный деревянный фрегатъ *Merrimac* былъ въ Норфолькѣ наскоро обшитъ импровизированной броней и снабженъ въ носовой части шпирономъ.

Merrimac врѣзался шпирономъ въ бокъ *Cumberland* при малой скорости хода, отъ 4 до 5 узловъ. Послѣ удара, который былъ

(*) (Прибрежная война) *Guerre des côtes*, § VII стр. 58. Paris, 1864.

такъ слабъ, что его едва почувствовали на *Merrimac*, *Cumberland*, пораженный на смерть, сталъ величественно погружаться въ воду, унося съ собою 200 человѣкъ команды, до послѣдней минуты непереставашей стрѣлять изъ орудій (*).

Эта короткая и легкая расправа надъ непріятелемъ, стоявшимъ на якорѣ, произведенная таранныыъ судномъ, приблизительно въ 3000 тоннъ водоизмѣщенія, при малой скорости хода, не представляетъ ли серьезное основаніе для изученія наименьшаго напряженія (l'intensité minimum), необходимаго для нанесенія удара? Что же касается неизбѣжной гибели судна, стоящаго на якорѣ, и неожиданно аттакованнаго тараномъ, входящимъ на рейдъ, то въ этомъ нельзя было сомнѣваться. «Всякое судно, стоящее на якорѣ и получившее легчайшій ударъ непріятельскимъ шпирономъ, считалось погибшимъ».

Этотъ важный вопросъ о новыхъ средствахъ аттаки, посредствомъ нанесенія ударовъ шпирономъ, заключаетъ въ себѣ, сверхъ того, цѣлый рядъ мѣропріятій для наступательныхъ и оборонительныхъ дѣйствій. Одни изъ этихъ мѣръ находятся въ связи съ качествами и архитектурою судна и входятъ въ область вѣдѣнія корабельныхъ инженеровъ; другія, имѣя лишь временной характеръ,—въ область знаній судовыхъ офицеровъ. Попробуемъ же бросить бѣглый взглядъ на эти двѣ стороны занимающаго насъ вопроса.

Къ числу мѣропріятій неизмѣняющагося свойства, входящихъ въ составную часть самого судна, слѣдуетъ прежде всего отнести крѣпленіе носовой его части, поворотливость и непроницаемыя перегородки. Что касается образованія носовой части судна, то по этому вопросу недавно существовали двѣ школы. Первая изъ нихъ предпочитала шпиронъ, какъ средство пробивающее, способное локализировать силу удара и, слѣдовательно, наносить глубокія раны либо въ самый бортъ непріятельскаго судна или же въ руль или, наконецъ, въ лопасти винта. Справедливость требуетъ сказать, что эта школа въ настоящее время одерживаетъ верхъ надъ защитниками обыкновеннаго желѣзнаго сѣкиро-образнаго форъ-штевня. Причина этому очень проста.

(*) См. очень интересную брошюру, недавно напечатанную подъ названіемъ: *Les transformations de la marine de guerre*, par. M. A. de Keranstret. *Revue des Deux Mondes*, du 1 décembre 1867.

Допустивъ даже, что сѣкиро-образный форъ-штевень могъ бы также легко, какъ и настоящій шпиронъ, пробить и потопить судно, аттакованное имъ въ направленіяхъ, близкихъ къ нормали, все же его ничтожество, какъ орудія *пробивающаго*, ясно обнаружилось бы въ тѣхъ случаяхъ, когда надо было-бы угрожать цѣлости брони, рулю и винту, т. е. душѣ непріятельскаго судна.

Шпиронъ, хотя и вредитъ немного качествамъ поворотливости судна, увеличивая его дрейфъ, тѣмъ не менѣе, съ военной точки зрѣнія, подлежитъ критикѣ лишь въ одномъ отношеніи: сомнѣваются въ его прочности въ случаѣ косвеннаго удара о массу, движущуюся съ большою скоростью. Недавній случай съ англійскимъ корветомъ *Amazon*, казалось, подвердилъ эти опасенія. Корветъ этотъ, ударивъ въ бокъ желѣзный пароходъ *Osprey*, и вытащивъ за тѣмъ свой шпиронъ, пошелъ ко дну въ одно время съ своею жертвою. Кромѣ того, боялись за нападающаго и въ томъ отношеніи, что онъ можетъ, при тараненіи, завязнуть носовою частью и подвергнуться одинаковой катастрофѣ съ непріятелемъ. Но поразсудивъ хорошенько, увидимъ, что эта опасность значительно уменьшается на столько же устройствомъ самого шпирона, сколько и способностью нападающаго дать задній ходъ тотчасъ по нанесеніи удара.

Наконецъ не слѣдуетъ ли подумать о томъ, чтобы дать верхней части кормы болѣе расширенное образованіи, съ цѣлью лучше прикрыть руль и винтъ, на случай тараненія подъ острыми углами, когда шпиронъ можетъ скользнуть въ сторону кормы?

Также не слѣдуетъ ли, имѣя въ виду таранный бой, припомнить и извѣстныя предосторожности, принимаемыя при установкѣ паровыхъ котловъ и дымовыхъ трубъ? Предметъ этотъ уже обратилъ на себя вниманіе корабельныхъ инженеровъ и строителей машинъ. Впрочемъ, достаточно сказать, что многочисленные примѣры ударовъ, нечаянныхъ и предумышленныхъ, какъ въ открытомъ морѣ, при столкновеніяхъ, такъ и во время американской войны, представляютъ собою характеръ успокоивающій относительно паровыхъ машинъ судовъ наносящихъ ударъ.

Такимъ же образомъ, какъ не указать на тотъ добытый опытомъ фактъ, что, при большей части нечаянныхъ столкновеній,

«судно *наталкивающееся* не получаетъ такихъ поврежденій, которыя могли бы принудить его зайти въ портъ»? Обратно, то судно, которое получило ударъ въ бокъ, или даже въ скулу или корму, если не тонетъ на мѣстѣ, то дѣлается по меньшей мѣрѣ неспособнымъ къ плаванію.

Какъ на недавніе примѣры, можно сослаться на ударъ корабля *Fleurus* по транспорту *Charente*, близь Гибралтарскаго пролива, и ударъ броненосной батареи *Terrible* по итальянскому транспорту *Washington* на Тулонскомъ рейдѣ.

Между тѣмъ какъ на *Terrible* не оказалось ни какихъ поврежденій и на немъ едва почувствовали толчекъ, *Washington*, также какъ *Charente*, спаслись только благодаря своимъ непроницаемымъ переборкамъ и близости порта.

Продолжая приводить доказательства безнаказанности толчковъ для судовъ, наносящихъ ударъ, мы, съ дозволенія вице-адмирала Тушара, приведемъ одинъ изъ его еще болѣе разительныхъ примѣровъ...

«Американскій пароходъ, спускаясь внизъ по Гудзону, во время густаго тумана, набѣжалъ на одну изъ длинныхъ пристаней, выдающихся далеко въ рѣку. Онъ летѣлъ со скоростью отъ 16 до 18 узловъ и врѣзался на 27 футъ въ эту молу, стоявшую на сваяхъ и заваленную камнемъ и пескомъ. Ожидали, что пароходъ, давъ ходъ назадъ, пойдетъ ко дну,—ни чуть не бывало! Онъ не только не потекъ, но даже и поврежденія его носовой части были незначительны».

Рапортъ объ этомъ событіи и описаніе можно найти въ Вашингтонѣ. Да и послѣ побѣдоноснаго дѣла *Merrimac* не нашли ничего лучшаго противупоставить ему, какъ собрать на Хэмтонскомъ рейдѣ, ниже Норфолька, девять пароходовъ Гудзонской компаніи, готовыхъ броситься на него съобща и потопить.

Наконецъ, лисское сраженіе дало намъ самый памятный примѣръ побѣды тарана. Броненосный фрегатъ *Ferdinand Max*, на которомъ былъ поднятъ флагъ адмирала Тегетгофа, замѣтивъ въ общей схваткѣ корабль *Re-d'Italia* и воспользовавшись поврежденіемъ руля этого итальянскаго броненосца, мѣшавшимъ свободѣ его движеній, бросился со скоростію 11 узловъ на своего противника, рѣшившись нанести ему ударъ.

Ударъ фрегата *Ferdinand Max* былъ направленъ совершенно перпендикулярно къ лѣвому борту непріятеля, такъ что *Re-d'Italia* наклонился съ ужаснымъ трескомъ на правую сторону. «Носовая часть фрегата *Max*, говорится въ австрійскомъ донесеніи, которая такимъ образомъ влѣзла на бортъ своего противника, освободилась наконецъ, попортивъ себѣ нѣсколько броневыхъ плитъ и стыки обшивки. *Re-d'Italia*, судя по стертой краскѣ на носовой части фрегата *Max*, получилъ брешь въ 132 фута длиною, или около 40 квадратныхъ футъ. Разбитый итальянскій корабль наклонился за тѣмъ на одно мгновеніе на лѣвый бокъ и притомъ такъ сильно, что можно было различить каждаго человѣка на его палубѣ. Видно было какъ команда стремительно выбѣгала изъ люковъ и бросалась на ванты. Когда же *Ferdinand Max* медленно попятился назадъ, вода хлынула въ пробоину и закончила это ужасное дѣло. Австрійскіе офицеры съ изумленіемъ увидѣли, что они сдѣлали, но нельзя было терять ни одной минуты. Немного погодя, *Re-d'Italia* погрузился на дно, посреди криковъ отчаянія своего экипажа» (*)

«Тотчасъ по приходѣ австрійской эскадры въ Полу, принялись за осмотръ носовой части фрегата *Ferdinand Max*. Осмотръ этотъ показалъ, что скрѣпленія его вообще не пострадали и что поврежденія были чисто-мѣстныя. Для приведенія судна въ надлежащій видъ понадобилось только исправить обшивку, разлетѣвшуюся въ видѣ щепы изъ подъ брони въ носовой части и шпиронъ, который приплюснулся».

Хотя фрегатъ *Ferdinand Max*, вслѣдствіе этого тараненія, и потекъ довольно сильно, тѣмъ не менѣе австрійскія донесенія говорятъ, что судно потерпѣло лишь только мѣстное сотрясеніе, связи же машины нисколько не пострадали. Надо замѣтить еще, что фрегату *Max* удалось ударить своего противника перпендикулярно борту тогда только, когда руль у *Re-d'Italia* сталъ негоденъ къ употребленію; поврежденіе же руля, какъ видно изъ *записокъ* адмирала Персано, произошло вслѣдствіе полученнаго итальянскимъ кораблемъ залпа съ кормы. Двѣ предварительныя

(*) *Revue Maritime et Coloniale*, mars 1867, p. 578 et 579. «*Renseignements et Rapports sur la bataille de Lissa*».

попытки нанести удары, которые пришлось сдѣлать въ косвенномъ направленіи, привели лишь къ тому, что суда *поцарапались* бортами, т. е. они обмѣнялись нѣсколькими выстрѣлами и отодрали другъ у друга по нѣскольку броневыхъ плитъ.

Вопросъ о тараненіи неразрывно связанъ съ вопросомъ о качествахъ поворотливости. Изъ двухъ сражающихся судовъ, преимущество, въ отношеніи тараненія, имѣетъ то, которое способно ворочаться *въ болѣе короткій промежутокъ времени и на меньшемъ пространствѣ*. Имѣя въ виду наилучшую способность къ таранному бою, инженеры и моряки должны поставить на первомъ планѣ заботу о сообщеніи судну наилучшихъ качествъ поворотливости. Но какимъ образомъ дать новому судну эти качества? Слѣдуетъ ли для этого увеличивать отношеніе погруженной части рулевой поверхности къ площади діаметральной плоскости судна, употребляя руль балансирный? Не надо ли также, съ этою цѣлью увеличить румпельные углы сообщивъ кормовой части, на высотѣ румпеля, бо́льшее развитіе или примѣнивъ къ рулю, въ замѣнъ обыкновеннаго штурвала болѣе энергичный двигатель? Не слѣдуетъ ли, при большихъ скоростяхъ хода, прибѣгать къ нѣсколькимъ штурвальнымъ колесамъ, вспомоществуемымъ румпель-талями, или же, наконецъ, для достиженія вышеозначеной цѣли примѣнить и къ бортовымъ судамъ двойной винтъ при двухъ отдѣльныхъ машинахъ? Таково по крайней мѣрѣ мнѣніе злополучнаго адмирала Персано: «Сраженіе между броненосцами», говоритъ онъ въ концѣ своей *записки* по поводу лисскаго боя «рѣшающееся скорѣе ударомъ шпирона, чѣмъ артиллерійскимъ огнемъ, безъ всякаго сомнѣнія даетъ преимущество тому, у кого больше судовъ, приводимыхъ въ движеніе машиною съ двумя винтами» (*).

Но если читатель вернется къ разсужденіямъ, изложеннымъ въ предъидущей IX главѣ, то ему легко будетъ замѣтить, что примѣненіе двойнаго винта къ броненоснымъ судамъ съ высокими бортами, въ виду извѣстныхъ преимуществъ, представляетъ и не менѣе значительныя опасности. Авторъ статьи «Flottes militaires»

(*) *Revue maritime*, мартъ 1867 стр. 537.

основательно предусматриваетъ эти опасности, говоря: «отнынѣ адмиралы будутъ стараться уничтожать у непріятеля средства движенія, нанося ему косвенные удары и проникая своими заостренными штевнями въ мѣста, находящіяся по близости старнъ-поста съ тѣмъ, чтобы изломать у него лопасти винта». Послѣ этого примѣнить двойной винтъ не значитъ ли *удвоить* возможность потери этихъ живыхъ органовъ или выставлять ихъ наружу посреди всѣхъ случайностей свалки эскадръ?

Между предосторожностями, принимаемыми на случай тараннаго боя и лежащими на обязанностяхъ офицеровъ, управляющихъ судами, мы поставимъ на видъ, во-первыхъ, необходимость спускать весь верхній рангоутъ. Дѣйствительно, какъ мы это и прежде говорили, разсуждая о рангоутѣ броненосцевъ, очевидно до крайности, что сильные и неожиданные удары при тараненіи могутъ вызвать паденіе на палубу или вдоль борта дымовыхъ трубъ, рангоута и такелажа и, слѣдовательно, запутать снасти въ винтѣ. Поэтому всякій разъ, когда встрѣча съ непріятелемъ не бываетъ внезапна, верхній рангоутъ долженъ быть опущенъ предварительно, чтобы уже ничто не могло задержать пробитіе тревоги. Якоря и гребныя суда, находящіеся снаружи судна, должны быть хорошо принайтовлены. Такелажъ слѣдуетъ на столько разобрать, на сколько позволитъ время остающееся до пробитія тревоги, а стеньги, если ихъ нельзя будетъ совершенно убрать, то положить въ ростры или же, просто, спустить на найтовы. Дымовыя трубы и мачты должно укрѣпить запасными штагами и бакштагами такъ, чтобы онѣ могли выдержать силу толчка.

Погонныя и ретирадныя орудія, разумѣется, должны быть готовы къ дѣйствію, для прикрытія или отраженія таранныхъ нападеній. Весь экипажъ, не занятый при орудіяхъ, будучи размѣщенъ по помпамъ и въ боковыхъ корридорахъ, или же лежа на палубѣ въ отдѣленіи, защищенномъ броней, долженъ молча ожидать торжественную минуту. Предположимъ, что преслѣдуемое судно уступаетъ въ скорости своему противнику, и продолжая бѣжать, будетъ наконецъ настигнуто; въ такомъ случаѣ, полученный имъ ударъ будетъ равняться удару, наносимому судномъ при скорости хода, соотвѣтствующей разности скоростей этихъ двухъ судовъ. Но такой

ударъ тараномъ, угрожаетъ собственно кормовой части судна, т. е. органамъ движенія и поворотливости, составляющимъ его жизненные элементы. Въ то время, какъ преслѣдователь употребитъ всѣ свои усилія, чтобъ направить свой шпиронъ въ винтъ или руль противника, преслѣдуемое судно будетъ маневрировать такимъ образомъ, чтобъ укрыть свою корму отъ этого смертельнаго удара. Какъ къ послѣднему средству, для защиты своихъ бортовъ и кормы отъ шпирона преслѣдователя, преслѣдуемое судно можетъ, наконецъ, быть вынуждено прибѣгнуть къ рѣшительному и смѣлому маневру, а именно: поворотивъ вдругъ назадъ, броситься сломя голову на своего преслѣдователя.

Это разумное правило, *поворотиться лицомъ къ непріятелю*, не становится ли отнынѣ, посреди цѣлой массы случайностей войны, единственнымъ исходомъ для преслѣдуемаго судна, уступающаго своему преслѣдователю въ скорости хода? И такой случай можетъ произойти не только между одними броненосцами. Въ виду полученія смертельнаго удара отъ настигающаго броненосца, что остается дѣлать деревянному судну какъ не повернуться къ нему лицомъ и не броситься на него всею своею массою? Такой наступательный поворотъ не доставитъ ли деревянному судну драгоцѣнный случай нанести вредъ своему противнику?

Одинъ отличный офицеръ замѣтилъ, недавно, въ одномъ изъ своихъ интересныхъ сочиненій (*), что «ударъ тараномъ бываетъ особенно ужасенъ въ то время, когда можетъ быть нанесенъ непріятелю перпендикулярно его борту или близко къ этому направленію. Когда какому-либо судну станетъ угрожать противникъ, идущій перпендикулярно его курсу, то для него единственное средство спасенія будетъ заключаться въ томъ, чтобы поворотить какъ можно скорѣе носомъ по направленію къ нападающему и править прямо на него, ибо ударъ шпирономъ, какъ бы косвенно онъ не пришелся, все же можетъ быть опасенъ. Эти столкновенія между броненосцами, идущими совершенно противоположными курсами, бываютъ однимъ изъ вынужденныхъ слѣдствій

(*) О боевыхъ строяхъ въ таранныхъ сраженіяхъ, г-на Керанштрета. Revue Maritime, іюль, 1868.

морскаго таранпаго боя; надо, умѣть совершать эти дѣйствія смѣло, такъ какъ судно изолированное отъ другихъ, не можетъ отдѣлаться никакимъ инымъ маневромъ».

Прибавимъ, что нельзя безъ содроганія подумать о страшныхъ послѣдствіяхъ столкновенія двухъ судовъ шпиронъ о шпиронъ! Происшедшій при этомъ толчокъ, по силѣ равный толчку при скорости хода соотвѣтствующей суммѣ скоростей обоихъ судовъ, не долженъ ли увлечь обоихъ противниковъ въ общую катастрофу?

Мы должны сказать, что не только въ старыхъ флотахъ озабочивались изученіемъ случайностей турнира шпиронами и производствомъ различныхъ опытовъ, которые могли бы бросить свѣтъ на этотъ жгучій вопросъ, но и въ недавнее время русскій флотъ, подъ руководствомъ искуснаго адмирала Бутакова, произвелъ цѣлый рядъ подобныхъ изслѣдованій, о чемъ въ журналѣ *Revue Maritime* (*) говорится слѣдующее:

15 сентября 1868 года происходили таранныя состязанія между канонерскими лодками *Гулъ* и *Приливъ*. Списокъ бойцовъ былъ составленъ изъ именъ командировъ судовъ и нѣкоторыхъ старшихъ офицеровъ эскадры, по жребію. Бой былъ начатъ лейтенантомъ Яновымъ, командиромъ парохода *Ильмень*, бывшемъ на лодкѣ *Гулъ*. Въ теченіи дня этотъ офицеръ одержалъ верхъ надъ двѣнадцатью другими командирами. Бой кончился поздно вечеромъ. Адмиралъ поздравилъ ночнымъ сигналомъ командира парохода *Ильмень* и разрѣшилъ ему, согласно своему приказу отъ 1 сентября за № 66, поднять флагъ командора. 4-го числа шпиронныя состязанія возобновились и на этотъ разъ побѣда оставалась за капитанъ-лейтенантомъ Гольдбахомъ, старшимъ офицеромъ парохода *Соломбали*. Однако число одержанныхъ имъ побѣдъ было меньше числа побѣдъ лейтенанта Янова, и послѣдній сохранилъ свое право стоять подъ брейдъ-вымпеломъ.

«Его высочество великій князь Константинъ Николаевичъ, въ бытность свою здѣсь, былъ очень заинтересованъ этими опытами шпироннаго боя, и по его желанію, въ будущемъ году,

(*) Ноябрь 1868 стр. 276.

вмѣсто двухъ канонерскихъ лодокъ, въ такихъ упражненіяхъ примутъ участіе 6 лодокъ».

Какую роль будетъ играть артиллерія въ такихъ новыхъ сраженіяхъ, въ которыхъ шпиронъ рѣшаетъ дѣло? Что роль эта нынѣ потеряла уже часть своего преобладающаго значенія—въ томъ нельзя сомнѣваться; однако, если подумать о трудности нанести ударъ шпирономъ по нормали и о множествѣ не полныхъ ударовъ и царапинъ, которыми могутъ обмѣняться противники, не достигая рѣшительнаго результата, то для артиллеріи не будетъ недостатка ни во времени, ни въ случайностяхъ борьбы бортъ о бортъ, чтобы выполнить свое назначеніе. Не то же ли происходило и въ сраженіи при Лиссѣ? Сколько попытокъ къ тараненію произведено было австрійскими броненосцами, вертѣвшимися вокругъ итальянцевъ! Сколько было сдѣлано царапинъ прежде чѣмъ удалось наконецъ, нанести смертельный ударъ кораблю *Re-d'Italia*! Какое множество снарядовъ было израсходовано деревянными корветами адмирала Фаррагута, безъ возможности раздавить или потопить таранное судно *Tennessee*, оказавшее упорное сопротивленіе только благодаря своей новѣйшей артиллеріи (*)

Вотъ въ этихъ-то одиночныхъ турнирахъ или, такъ сказать, приступахъ бортъ къ борту, судно, на которомъ артиллерія помѣщена выше (какъ было высказано нами въ главѣ IX, стр. 253) имѣетъ явныя преимущества надъ своимъ противникомъ и можетъ нанести ему, самые рѣшительные удары. Будутъ ли орудія защищены бронею или поставлены открыто, во всякомъ случаѣ, въ этотъ критическій моментъ рѣшительное вліяніе окажутъ число ихъ и быстрота стрѣльбы. Такимъ образомъ смѣтать палубы своего противника, пронизывать сверху его порта и люки не составляетъ ли назначенія той *легкой* артиллеріи, *стрѣляющей склонительнымъ огнемъ*, о достоинствахъ которой мы говорили съ такою увѣренностью? Нѣсколькими короткими и легкими гладкостѣнными и быстро заряжаемыми орудіями, размѣщенными на самыхъ возвышенныхъ частяхъ броненосныхъ судовъ, т. е. на мостикахъ, бакѣ и ютѣ, можно весьма успѣшно обдавать картечью палубу против-

(*) Глава VII стр. 153.

вліяніе, чѣмъ прежде. Наконецъ отъ предѣловъ поля боковаго обстрѣла зависитъ возможность стрѣлять по направленіямъ, захватывающимъ пространства, или болѣе обширныя въ сравненіи съ непріятелемъ, или же менѣе обширныя. Это преимущество становится весьма важнымъ, если, имѣя перевѣсъ въ ходѣ, можно «громить непріятеля, держась все время въ его мертвыхъ углахъ»! Все ровно, употреблять ли башни, казематы, брустверы или обыкновенныя батареи, первоначальныя правила, только что приведенныя нами, всегда остаются тѣми же, хотя примѣняются въ различной степени, сообразуясь съ употребляемою системою. Говоря вообще, распредѣленіе артиллеріи сводится къ двумъ совершенно различнымъ способамъ:

1) «Либо небольшое число орудій съ большимъ полемъ обстрѣла (башни, орудія на поворотныхъ станкахъ, угловые порты)»,

2) «Или же большое число орудій съ весьма ограниченными углами обстрѣла (казематы и батареи съ обыкновенными портами)» (*).

Наконецъ, къ числу обстоятельствъ, о которыхъ мы упоминали въ IX главѣ, и которыя способны вліять на исходъ битвы не надлежитъ ли присоединить и слѣдующія?

1) Хорошія качества поворотливости, или способность упреждать своего противника во время поединка на шпиронахъ.

2) Такія боевыя помѣщенія для капитана и штурвала, которыя дозволили бы пользоваться качествами поворотливости съ большимъ или меньшимъ успѣхомъ.

3) Непроницаемыя переборки, которыя если-бы существовали на кораблѣ *Rè-d'Italia*, то могли-бы спасти его экипажъ.

4) Приспособленія противъ пожара.

5) Нападеніе при погонѣ и защита при отступленіи.

6) Высота батареи; составъ артиллеріи.

7) Укрытіе экипажа отъ непріятельскихъ выстрѣловъ во время боя.

(*) Говоря въ смыслѣ военномъ, башенный брустверъ нельзя уже представить себѣ безъ защиты изъ листоваго кровельнаго желѣза противъ ядеръ и картечи также какъ и казематированный брустверъ центральной батареи безъ угловыхъ, выступныхъ портовъ.

Не возвращаясь къ частностямъ этихъ элементовъ успѣха, мы напомнимъ, однако, что каждый изъ нихъ будетъ играть свою роль и окажетъ свою долю вліянія среди различныхъ случайностей морскаго боя.

Отнынѣ, предусмотрительные корабельные инженеры, обладающіе хорошими знаніями по части морскаго военнаго искусства и знакомые съ потребностями морскаго боя, будутъ не менѣе самыхъ способныхъ командировъ судовъ считаться главными организаторами морскихъ побѣдъ. Достаточно сказать, что все, что можетъ повести къ сближенію или обмѣну идей между учеными и военными людьми, принесетъ въ будущемъ счастливые результаты; однимъ, это сближеніе дастъ болѣе точное понятіе о различныхъ условіяхъ боя, а другіе ознакомятся съ прекрасною и благородною наукою кораблестроенія. Дѣйствительно, командиру было бы слишкомъ поздно и даже совершенно невозможно исправлять всѣ недостатки по части корабельной архитектуры или системы вооруженія его судна артиллеріею передъ самымъ наступленіемъ боя. Если дѣйствительно правда, что всякое военное судно, будь оно деревянное или броненосное, есть таже плавучая крѣпость, то почему не обращаютъ на средства его защиты и нападенія, такого же вниманія, какъ на наши береговыя крѣпости, амбразуры которыхъ, эскарпы, дефилады и поле обстрѣла всегда составляли предметъ серьезнаго изученія со стороны инженеровъ?

Если на обязанности корабельнаго инженера лежитъ изобрѣтеніе системы постройки нашихъ плавучихъ батарей, а на артиллеристѣ отливка пушекъ и устройство станковъ, въ гармоніи съ этою системою, то кому не ясно, что комбинировать такія два дѣла возможно только при помощи третьяго лица? Такимъ третьимъ лицомъ, долженствующимъ играть роль *посредника* между инженеромъ и артиллеристомъ не долженъ ли быть военно-морской офицеръ, отвѣчающій за успѣхъ передъ своею страною? На немъ лежитъ обязанность согласить между собою искуства кораблестроенія и артиллеріи, т. е. привести въ гармонію всѣ мореходныя и боевыя потребности военнаго судна. Въ тотъ день, когда научная подготовка подниметъ *значеніе* морскаго офицера на

высоту его *отвѣтственности*, не будетъ ли сдѣланъ великій шагъ по пути логики и здраваго смысла?

Не правда ли, что когда преобладающее значеніе морскаго офицера въ *смѣшанныхъ* вопросахъ о боевыхъ и мореходныхъ качествахъ судна будетъ совершенно обезпечено, какъ въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ, то будутъ недалеки отъ рѣшенія и всѣ вопросы этого рода, къ удовольствію всѣхъ, кому дороги успѣхъ нашего оружія и польза службы.

Во времена существованія деревяннаго флота задача большей части морскихъ сраженій могла быть выражена въ слѣдующей формулѣ: «сойтись съ непріятелемъ и обдать его дождемъ хорошо направленныхъ ядеръ въ наикратчайшій промежутокъ времени». Въ то время искуство главнокомандующаго какъ на морѣ, такъ и на сушѣ состояло въ томъ, чтобъ окружить часть непріятельскихъ силъ превосходными силами; то было время тѣхъ гомеровскихъ стычекъ, въ которыхъ искуство дать непріятелю продольный залпъ съ носа, а еще лучше съ кормы играло столь ужасную и рѣшительную роль.

Со введеніемъ эскадръ, состоящихъ изъ броненосцевъ, вооруженныхъ шпиронами, морское сраженіе перестало быть исключительно артиллерійскимъ боемъ.

Дѣйствительно, одинъ отличный офицеръ (*) замѣтилъ недавно: «новыя орудія пронизываютъ насквозь стѣны судна, покрытыя 6-дюймовою бронею не иначе, какъ съ разстоянія, приблизительно 3200 и 3900 футъ, и то только въ такомъ случаѣ, если снаряды бьютъ по нормали». Но въ бою развѣ это не должно считать очень рѣдкимъ случаемъ? Слѣдовательно орудія часто будутъ безвредны для непріятеля.

Вмѣсто града снарядовъ, который еще такъ недавно свободно сыпался изъ великолѣпныхъ 11-ти дюймовыхъ нарѣзныхъ орудій, заряжающихся съ дула, орудій оказавшихся столь удобными и легкими при управленіи и изъ коихъ на кораблѣ *Louis XIV* дѣлали подрядъ отъ 100 до 150 выстрѣловъ безъ малѣйшихъ поврежденій—предъ нами возстаетъ совершенно иная

(*) Г. Керанстретъ.

картина. Теперь дѣйствуетъ небольшое число громадныхъ орудій, заряжающихся съ суетливыми предосторожностями и подверженныхъ множеству мелкихъ поврежденій, часто останавливающихъ стрѣльбу, а вслѣдствіе этого стрѣльба идетъ медленная, сопряженная съ опасеніемъ потерять безплодно столь дорогіе выстрѣлы; за тѣмъ поле обстрѣла, нынче имѣетъ не бывало малые размѣры, такъ что для комендора отыскиваніе цѣли сопряжено съ большими трудностями, въ особенности на броненосцахъ казематированныхъ или съ закрытою батареею; наконецъ встрѣча съ непріятелемъ происходитъ *контр-галсами* (на маломъ разстояніи и при большой скорости), причемъ цѣль проносится мимо пушечнаго порта въ какія-нибудь 5 или 6 секундъ. Пусть представятъ себѣ управленіе артиллеріею, при такомъ вѣсѣ орудій и размѣрахъ орудійныхъ принадлежностей, въ особенности хоть при малѣйшей боковой качкѣ!

При такихъ новыхъ условіяхъ, возможно-ли вообразить себѣ иную стрѣльбу, какъ по необходимости не весьма медленную (*)?.

Все это въ дѣйствительности на столько вѣрно, что просвѣщенные офицеры, послѣ нѣкотораго опыта съ новыми орудіями, неотступно требуютъ, чтобы къ дѣйствію ими былъ примѣненъ плодотворный принципъ раздѣленія труда. Нельзя-ли было-бы при этомъ раздѣлѣ физическихъ усилій, ограничить обязанности комендоровъ прицѣломъ и наводкою орудій, ибо такой раздѣлъ собственно и имѣетъ въ виду большую свободу дѣйствій этихъ лицъ? Первый комендоръ, или его помощникъ, должны посвятить себя вполнѣ дѣйствію изъ орудія съ подвижною казенною частью. Такимъ только образомъ комендоръ могъ бы сохранить столь необходимыя ему силы, крѣпость нервъ и хладнокровіе; нынѣ онъ слишкомъ обремененъ разными заботами, чтобы, подъ вліяніемъ весьма естественнаго душевнаго волненія, спокойствіе его и взглядъ часто болѣе или менѣе не отвлекались отъ прицѣла. Сверхъ того, развѣ не очевидно что, при такомъ подраздѣленіи обязанностей, роль и значеніе комендора должны рости по мѣрѣ увеличенія важно-

---

(*) Это разсужденіе относится только къ весьма тяжелымъ орудіямъ, но отнюдь не къ артиллеріи летучей и стрѣляющей склонительнымъ огнемъ, предназначенной дѣйствовать совершенно иным образомъ.

сти самого орудія? Поэтому комендорами къ 10,5 и 9,4 дюймовымъ орудіямъ всегда должно назначать младшихъ артиллерійскихъ кондукторовъ (младшаго констапеля, secon maître canonnier), а вторыми комендорами—унтеръ-офицеровъ. Развѣ возможно было бы находить, что назначеніе только-что названныхъ нами чиновъ къ непосредственному управленію орудіемъ, недостойно ихъ званій, когда дѣло идетъ о столь дорогомъ матеріалѣ, такъ много стоющихъ снарядахъ и командованіе двадцатью человѣками прислуги? Такимъ же образомъ и надзоръ за подачею зарядовъ и снарядовъ должно, отнынѣ, поручать двумъ младшимъ артиллерійскимъ кондукторамъ а общій надзоръ за орудіями, смотря по величинѣ судна ввѣрять надежному артиллерійскому кондуктору при помощи комендора.

Послѣ такого неизбѣжнаго уклоненія, по поводу наилучшаго распредѣленія людей и принадлежностей орудій на броненосцахъ съ высокими бортами, возвратимся къ роли артиллеріи во время таранпаго боя. Если употребленіе вращающихся башень или башень барбетныхъ или же брустверовъ съ угловыми портами (вырѣзанныхъ наподобіе скрипки) и допускаетъ бо́льшіе углы обстрѣла, напримѣръ, вдвое или втрое противъ батарей съ обыкновенными бортами, то не забудемъ все-таки, что эти послѣднія до сихъ поръ еще находятся во всеобщемъ употребленіи. Вмѣсто одного орудія, помѣщеннаго въ башнѣ или въ угловомъ выступномъ портѣ, и обладающаго всѣми качествами для хорошаго обстрѣла, не трудно найти *два* или даже *три* орудія, помѣщенныя въ обыкновенныхъ неудобныхъ и узкихъ портахъ. Поэтому, вмѣсто того, чтобы какъ можно скорѣе проникнуть снарядами въ машину, котлы или попасть въ крюйтъ-камеру, винтъ или руль непріятеля, или пронизать его бортъ у ватеръ-линіи, наконецъ, произвести пожаръ (обстоятельство, обыкновенно небывающее часто), артиллерійскій бой между двумя броненосцами можетъ долго оставаться нерѣшеннымъ.

Такимъ образомъ случайности таранпаго боя сами собой приходятъ на умъ. Притомъ, какъ замѣчаетъ г. Керанстретъ, не достаточно ли будетъ одному изъ соперниковъ проявить желаніе стремительно броситься на другаго, чтобъ заставить послѣд-

няго подчинить свою артиллерію его маневру? Съ этого момента наступаетъ чередъ боя шпиронами, и пушка, именно вслѣдствіе ея нынѣшней медленности въ стрѣльбѣ, будетъ лишь изрѣдка подавать свой голосъ.

Вотъ здѣсь и приходится выяснить новое начало, предназначенное властвовать и управлять случайностями артиллерійскаго огня—принципъ относительной независимости между шпирономъ и артиллеріею. Нашъ другъ, капитанъ корабля г. Фульюа, командовавшій недавно однимъ изъ судовъ броненосной эскадры, говоритъ объ этомъ новомъ порядкѣ вещей слѣдующее:

«На всякомъ таранномъ суднѣ, предназначенномъ къ бою шпирономъ, дѣйствіе должно быть поставлено въ совершенно независимое отношеніе отъ поворотливости судна. Опытъ устанавливаетъ это правило, а здравый смыслъ освящаетъ его. Въ самомъ дѣлѣ, все, что можетъ сдѣлать командиръ рама (*) это—слѣдя во всѣ глаза за движеніями своего противника (не выпуская его изъ виду ни на одну минуту), направлять собственное судно, при помощи машины и руля, такимъ образомъ, чтобы или ударить противника по нормали или отбить ударъ его шпирона. Это совершенно то же, что и дуэль между двумя людьми. Ни въ какомъ случаѣ, вниманіе командира не должно отвлекаться отъ этого спеціальнаго предмета, подъ страхомъ быть затараненнымъ.

«Онъ не долженъ ни въ какомъ случаѣ умѣрять свои движенія въ пользу потребностей артиллеріи, «in order to bring the guns to bear upon the ennemy».

«Артиллерія на таранномъ суднѣ должна дѣйствовать сама по себѣ, не подчиняясь шпирону, стрѣлять только на весьма близкомъ разстояніи, вѣрно попадать въ цѣль и избѣгать по возможности производить дымъ безъ увѣренности сдѣлать пробоину, такъ какъ прежде всего надо стараться, чтобы капитанъ ясно видѣлъ окружающіе его предметы и ни на одну секунду не терялъ противника изъ виду. Бываютъ обстоятельства, когда капитанъ можетъ приказать не давать ни одного выстрѣла».

(*) Судно, дѣйствующее какъ таранъ.

«Итакъ условія эти, вытекающія изъ самаго порядка вещей, не приводятъ ли насъ къ заключенію, что постановка артиллеріи на таранномъ суднѣ исключаетъ изъ употребленія казематную систему а требуетъ башенную?

«Роли тарана и артиллеріи не согласуются между собою иначе, какъ при употребленіи вращающихся башень.

«Въ сраженіяхъ между эскадрами броненосцевъ съ высокими бортами, успѣху боя можетъ способствовать одно изъ весьма старинныхъ правилъ военнаго искусства: «соединять въ удобное время нѣсколько судовъ вмѣстѣ, т. е. нѣсколько шпироновъ противъ одного». Таково, безъ сомнѣнія, назначеніе и главная цѣль *группъ* броненосцевъ, заранѣе выстроиваю щихся подъ именемъ *товарищей боя*».

Такъ какъ предметомъ боя будетъ скорѣе тараненіе, чѣмъ перестрѣлка, то ордеру линіи кильватера будетъ слѣдовать *атака группами*, гдѣ суда построятся такимъ образомъ, что будутъ другъ друга прикрывать съ боку и служить взаимной поддержкой. «Примѣненіе этой новой тактики потребуетъ подготовленныхъ и свѣдущихъ морскихъ офицеровъ и механиковъ. Надо, чтобы отдѣльные отряды броненосцевъ въ три или четыре судна умѣли маневрировать съ такимъ единодушіемъ, какъ бы они составляли одну силу, чтобы адмиралъ, подобно Фаррагуту и Тегетгофу, сидя на марсѣ, управлялъ этими отдѣльными отрядами, какъ бы играя въ шахматы, и чтобъ сумѣлъ въ рѣшительную минуту соединить всѣ свои силы противъ одного непріятельскаго отряда съ цѣлью уничтожить его. Механики, съ своей стороны, должны оказывать чудеса вниманія, хладнокровія и расторопности, чтобы моментально исполнять всѣ отдаваемыя имъ приказанія».

«Основная идея дробленія флотовъ на эскадры или отряды въ три или въ четыре судна была впервые предложена адмираломъ Буэ-Вильомезъ въ его брошюрѣ: «*Batailles de terre et de mer*»; послѣ того эта идея была воспроизведена и разумно разработана русскимъ адмираломъ Бутаковымъ и г. Кераштретомъ (Revue maritime et coloniale 1867 и 1868 г.).

«Что касается тактики эскадренныхъ сраженій, совершенно

справедливо замѣчаетъ, съ своей стороны, корабельный капитанъ Фульюа, то хотя въ нихъ число судовъ будетъ играть значительную роль, но не слѣдуетъ думать, чтобы на практикѣ можно было соединять болѣе двухъ судовъ для совмѣстнаго дѣйствія шпирономъ, и, вдобавокъ, при этихъ соединенныхъ нападеніяхъ надо, чтобы одно судно было *главнымъ* (batiment directeur), сохраняющимъ полную свободу движеній, а другое *поддерживало* его, регулируя свои движенія по движеніямъ главнаго судна, съ тѣмъ, чтобы выиграть шансы для нанесенія непріятелю удара шпирономъ».

Но помимо такихъ правилъ, весьма разумныхъ и которыя легко было бы внести въ памятную боевую книжку, не думаютъ ли, что въ то время, когда эскадра нѣсколько разъ перерѣзала боевой строй непріятеля, адмиралу будетъ не трудно давать опредѣленное направленіе ея движеніямъ? Найдется ли кто-нибудь, кто могъ бы предвидѣть событія, которыми ознаменуются эти стычки, столь схожія съ кавалерійскими аттаками? Въ случаѣ свалки, не получатъ ли фрегаты такія поврежденія, которыя лишатъ ихъ возможности вновь занять свои мѣста въ боевомъ строю? За тѣмъ, если суда перепутаются въ неизбѣжной почти стычкѣ, если дымъ будетъ скрывать отъ начальника флота ихъ движенія, надо, по справедливому замѣчанію автора «Flottes militaires», чтобы командиры знали—какъ говорилъ Нельсонъ своимъ офицерамъ предъ битвою при Трафалгарѣ—что отечество ждетъ отъ каждаго изъ нихъ исполненія долга».

По мѣрѣ продолженія битвы героическія стычки между отдѣльными латниками станутъ возобновляться и сраженіе, весьма вѣроятно, подраздѣлится на извѣстное число поединковъ, болѣе или менѣе одиночныхъ, до окончательнаго пораженія которой либо изъ борющихся сторонъ.

Одна довольно распространенная школа держится мнѣнія, что въ какомъ бы предварительно боевомъ строю ни находились паровыя эскадры, смѣло бросающіяся другъ на друга, но, ранѣе или позже, онѣ непремѣнно образуютъ въ нѣкоторомъ родѣ свалку, схожую съ кавалерійскою стычкою, Въ этой свалкѣ, которая должна стать еще запутаннѣе отъ густыхъ облаковъ дыма, главная роль не будетъ ли принадлежать неожиданности?

Достаточно сказать, что побѣда достанется *числу* шпироновъ, броненосцамъ *лучше маневрирующимъ*, лучше дѣйствующей артиллеріи, но въ особенности тѣмъ *капитанамъ*, которые соединятъ въ себѣ въ этотъ рѣшительный часъ лучшую вѣрность взгляда и наибольшую душевную твердость съ смѣлостью и чувствами моряка. Въ этотъ высшій моментъ, таланты и характеръ начальниковъ будутъ играть главнѣйшую роль, и о нихъ должно будетъ сказать словами поэта:

Illi robur et aes triplex, circa pectus erat! (*)

Здѣсь мы послушаемъ одного генерала, который въ сочиненіи, полномъ мужественнаго патріотизма, прекрасно описалъ величіе превратностей войны (**):

«Битва, въ ея дѣйствительности, есть страшная драма. Она глубоко затрогиваетъ человѣческую душу и подвергаетъ ее,—даже и подготовленную великодушными стремленіями, воспитаніемъ, привычкою,—множеству испытаній разнообразныхъ и неожиданныхъ. Тѣ испытанія, которыя выпадаютъ на долю офицеровъ, занимающихъ разныя степени командованія и, слѣдовательно, въ разной степени отвѣтственныхъ, отличаются отъ испытаній, выносимыхъ массою сражающихся, хотя каждый воинъ несетъ свою часть, причемъ самая тяжелая, естественно, ложится на главнокомандующаго.

«Предъ такими испытаніями люди оказываются весьма неодинаковы. Часто бываетъ, впрочемъ, что они и по отношенію къ самимъ себѣ бываютъ не тѣ, что были въ другихъ сраженіяхъ. Вѣдь и сила, и увлекательная веселость, и мужество, и самый умъ имѣютъ свои хорошіе и дурные дни! Семейныя или дѣловыя заботы, нравственное состояніе, состояніе здоровья, напряженность холода, чрезмѣрность жара, усталость, голодъ, жажда вліяютъ непреодолимо на расположеніе духа, съ которымъ каждый вступаетъ въ битву.

«О вы, правительственныя и начальствующія лица, бывшія свидѣтелями этихъ неописуемыхъ кризисовъ! скажите: думаете

(*) Т. е. «У него дубъ и тройная мѣдь была вокругъ груди». Слова эти взяты авторомъ изъ III оды 1 книги Горація,—оды, написанной по поводу поѣздки Виргилія въ Аѳины. Горацій говоритъ (съ оттѣнкомъ упрека) объ изобрѣтателѣ перваго корабля. *Прим. переводчика.*

(**) L'Armée française en 1867. Paris, Amyot.

ли вы, что въ моментъ боя, приманка славы для однихъ, вознагражденіе для другихъ достаточны, чтобы поддержать сердца, подвергнутыя такимъ испытаніямъ? Нѣтъ; имъ надо болѣе благородное возбуждающее средство. Они нуждаются въ высокомъ чувствѣ сознанія великости обязанностей и необходимости жертвы. Тогда только они по собственному желанію, рѣшительно и съ достоинствомъ идутъ на смерть, и между ними тѣ только душевно спокойны, кто вѣритъ въ другую жизнь».

Если признаютъ, вмѣстѣ съ нами, справедливость вышеприведенныхъ посылокъ, то предположеніе, что тактика будетъ играть въ новыхъ морскихъ сраженіяхъ роль уже далеко не столь значительную, какъ въ прошлое время, вовсе не должно казаться смѣлымъ. Роль ея будетъ уменьшаться съ уменьшеніемъ поля сраженія. Понятно, что во времена парусныхъ флотовъ, когда линія кильватера изъ 20 судовъ занимала въ морѣ пространство болѣе одной морской мили (5555 метр.), одна изъ оконечностей этой длинной линіи могла быть застигнута превосходными силами и уничтожена прежде подхода дѣйствительной помощи. Въ ту эпоху разрѣзать линію и окружить кордебаталію, пользуясь легкимъ вѣтеркомъ,—какъ это сдѣлалъ адмиралъ Родней въ пагубный для насъ день при Доминикѣ,—было однимъ изъ тѣхъ смѣлыхъ ударовъ, которымъ наступающее по временамъ затишье, медленность передвиженія судовъ и обширность поля сраженія не разъ доставляли побѣду.

Времена сильно измѣнились. Въ наши дни одинъ броненосецъ обходится во столько, во сколько два или три судна прежняго времени, а потому и эскадры, естественно, въ два или три раза малочисленнѣе. Нынѣ прежняя длинная линія кильватера замѣняется или фронтальными или шахматными строями, которые даютъ возможность быстрымъ на ходу, подвижнымъ броненоснымъ флотамъ, группируясь въ сжатомъ строю, занимать лишь небольшое пространство водной поверхности. Поэтому, не будетъ больше судовъ отставшихъ, подвѣтренныхъ и неспособныхъ принять участія въ бою. Нынѣ, адмираламъ уже безполезно подымать пресловутый сигналъ: «мѣсто каждаго капитана тамъ, гдѣ огонь сильнѣе!» Чрезъ нѣсколько минутъ, послѣ прихода на выстрѣлъ, эскадры,

на всѣхъ парахъ стремящіяся другъ на друга, должны перемѣшаться. Противники внезапно увидятъ себя вовлеченными во всѣ перепетіи боя артиллеріею и шпирономъ.

Съ этого момента, чего можно ждать отъ наилучшихъ сигналовъ, предписывающихъ наиболѣе остроумныя тактическія дѣйствія? Или ничего или весьма малаго.

За то хорошо вооруженныя и хорошо командуемыя суда, т. е. дѣйствительныя *боевыя единицы* (по отношенію къ матеріальному и личному составу), будутъ держать въ своихъ рукахъ судьбы сраженія. Если это такъ, то не правда ли, что въ созданіи такихъ дѣйствительныхъ боевыхъ единицъ заинтересована честь министровъ, главныхъ инженеровъ и начальниковъ эскадръ, ревнующихъ о побѣдѣ? Но какимъ образомъ льстить себя надеждою достичь этого результата, какъ не предусмотрительностью, серьезнымъ контролемъ надъ всѣми боевыми средствами и хорошимъ устройствомъ кадръ? Чтобы хорошо уяснить себѣ составъ этихъ послѣднихъ какъ на морѣ, такъ и на сушѣ, прочтемъ еще нѣсколько словъ изъ сочиненія, на которое мы уже и ранѣе ссылались:

«Такимъ образомъ, въ рѣшительную минуту, войска были бы почти предоставлены самимъ себѣ, если бы ихъ не поддерживали, не воодушевляли и не направляли офицеры, унтеръ-офицеры и все число тѣхъ низшихъ ближайшихъ ихъ начальниковъ, которые дѣйствуютъ на солдатъ въ самомъ строю, непосредственно въ шеренгахъ. Вотъ здѣсь-то и выказывается во всемъ своемъ блескѣ роль кадровъ, по виду столь скромная, въ дѣйствительности столь великая! Ежедневныя сношенія, привычки, вызываемыя совмѣстною жизнью и обязанностями, создаютъ между этими людьми и солдатомъ драгоцѣнную солидарность. Онъ знаетъ ихъ голосъ, онъ послушенъ ихъ жесту и, если привыкъ уважать ихъ характеръ, ввѣряться ихъ опытности, то слѣдуетъ за ними въ опасность *и никогда не отдѣляетъ свою участь отъ ихъ участи.* Кадры составляютъ силу арміи и *нравственное* и *профессіональное* воспитаніе кадръ, въ виду войны, должно бы быть постоянною заботою генераловъ, дѣйствительно достой-

ныхъ и дѣйствительно способныхъ исполнять свой долгъ при войскахъ.

Времена экипажей, образованныхъ изъ лицъ, недостойныхъ (non—valeurs) и конскриптовъ миновали! Надо, чтобы морское министерство съумѣло отказаться отъ преждевременныхъ или усиленныхъ увольненій въ отставку, отъ найма людей на короткій срокъ и отъ безпрерывныхъ перемѣнъ т. е. отъ такихъ мѣръ, которыя, можетъ быть, и удобнѣе, но имѣютъ весьма дурное вліяніе на морское дѣло.

Не правда-ли, что безъ хорошихъ кадръ, способныхъ въ нѣсколько мѣсяцевъ упражненій образовать достаточно подготовленные экипажи, было бы тщетно разсчитывать на побѣду? Не допустимъ до того, чтобы намъ напомнили объ этомъ. «Успѣхъ будетъ наградою лучшимъ кадрамъ, т. е. набору людей на долгій срокъ (*), образованію спеціалистовъ и подготовкѣ судовъ за достаточное время до войны».

Теперь спрашивается: какъ вести контроль надъ новыми орудіями войны, контроль, въ наше время лихорадочной дѣятельности, ежедневныхъ открытій и внезапныхъ увлеченій тѣмъ или другимъ изобрѣтеніемъ, столь необходимый чтобы отличить плевелы отъ добраго зерна и гарантировать странѣ дѣйствительное вооруженіе? Не должно ли для этого расширить компетентность и увеличить вліяніе совѣтовъ и спеціальныхъ коммисій, а также поставить за правило непремѣнно подвергать третейскому суду этихъ совѣтовъ и коммиссій всѣ планы и проекты новыхъ судовъ и орудій, при самомъ ихъ изданіи?

Постоянныя коммисіи по вооруженію судовъ, учрежденныя въ каждомъ портѣ и дѣйствующія, уже не предъ самымъ отплытіемъ, когда никакое усовершенствованіе въ матеріальномъ отношеніи невозможно, но во всякую данную минуту вооруженія, по первому требованію капитановъ, могли бы доставить морскимъ офицерамъ столь необходимыя гарантіи хорошей организаціи и успѣха.

(*) Continuous service men, у англичанъ. Морякъ, получившій образованіе на суднѣ, стоитъ для казны менѣе нежели два конскрипта, оставленные дома, а несетъ службы столько же.

Не забудемъ этого! Если новыя морскія орудія могутъ быть подвергнуты подробнымъ испытаніямъ, то это единственно во время затишья и досуговъ мирнаго времени. Настанетъ война и боевому офицеру будетъ уже слишкомъ поздно высказываться относительно достоинствъ вручаемаго ему оружія. Съ одной стороны, эта причина, а съ другой, пытливый духъ, рождающійся отъ столкновеній съ иностранными моряками, могли бы, въ случаѣ нужды, послужить извиненіемъ морскимъ офицерамъ, если бы желаніе ихъ принимать участіе въ совѣтахъ и получать (при помощи разумнаго выбора въ обширномъ арсеналѣ новѣйшихъ изобрѣтеній) дѣйствительныя боевыя орудія, и выражалось иногда съ нѣкоторою живостью. Кромѣ того, развѣ не найдутся моряки, люди съ умомъ и сердцемъ, которые могли бы повторить за знаменитымъ Декартомъ: «я провелъ мою молодость въ путешествіяхъ... Я всегда имѣлъ одно пламенное желаніе: научиться отличать истину отъ лжи, чтобы разумно смотрѣть на свои дѣйствія и съ увѣренностью идти въ этой жизни» (*).

Не говоря уже о чувствѣ справедливости, никто не имѣетъ и на столько интереса относиться съ вполнѣ законнымъ уваженіемъ къ людямъ искусства и науки, посвященнымъ въ дѣло созданія судоваго матеріальнаго состава, сколько имѣютъ его моряки. Дѣйствительно, гдѣ могли бы инженеры найти болѣе законныхъ и болѣе ревнивыхъ цѣнителей своихъ успѣховъ, какъ не между тѣми, которымъ приходится употреблять съ пользою и показывать ихъ произведенія во всѣхъ частяхъ свѣта.

Удивительно ли, что наши морскіе офицеры, не довольствуясь желаніемъ сравниться съ противниками въ отношеніи матеріальныхъ средствъ, становятъ достиженіе извѣстнаго прогресса или соблюденіе извѣстныхъ принциповъ, не только дѣломъ самолюбія, но и вопросомъ военной чести? Для нихъ дѣло идетъ здѣсь о томъ, *быть или не быть* (to be or not to be). Новыя орудія войны, хорошо подготовленныя къ дѣйствію и хорошо понятыя моряка-

(*) Discours sur la Méthode.

ми, могутъ стать въ рукахъ послѣднихъ орудіями ихъ репутаціи, счастія и побѣды. Недостаточно-же изслѣдованныя, мало подготовленныя, въ отношеніи требованій морскаго дѣла, тѣже орудія могутъ привести ихъ или къ славной смерти, или въ непріятельскую тюрьму или наконецъ на скамьи военнаго суда! Въ странахъ, внезапно пораженныхъ несчастіями и живо-затронутыхъ въ отношеніи національнаго самолюбія, общественное мнѣніе, не входя въ разсмотрѣніе средствъ для того или другаго дѣйствія, не восходя до истинныхъ причинъ, развѣ не произнесло бы тотчасъ же пресловутое Vœ victis?

Въ виду подобнаго положенія, какой безпристрастный умъ осмѣлился-бы оспаривать у офицеровъ, отвѣтственныхъ за успѣхъ и честь флага, право ихъ и обязанность изучать и обсуживать тотъ новый міръ мореходныхъ и военныхъ вопросовъ, который возникъ вслѣдствіе переворота, совершающагося нынѣ въ военномъ искусствѣ, и вызываетъ ихъ на самыя серьезныя размышленія?

Этого нечего утаивать. Только при помощи постояннаго труда, морскіе офицеры, а также инженеры и артиллеристы, въ состояніи будутъ не отставать отъ прогресса въ морскомъ искусствѣ. Только любовью къ ремеслу, въ связи съ возвышенностью характера и великою энергіею убѣжденій, только «въ потѣ лица» корпусъ боевыхъ офицеровъ съумѣетъ явиться на высотѣ тѣхъ великихъ и опасныхъ предназначеній, которыя Провидѣніе дало ему въ нашъ вѣкъ.

Если для того, чтобы возбудить вкусъ къ занятіямъ между офицерами нашей арміи, недавно нашли полезнымъ устроить во всѣхъ полкахъ совѣщательныя собранія по вопросамъ о военномъ искусствѣ, о новыхъ орудіяхъ и новыхъ средствахъ дѣйствія, то развѣ не было бы полезно распространить это и на флотъ? Въ Англіи и Соединенныхъ-Штатахъ общественное мнѣніе, какъ путемъ журналистики, такъ и брошюрами, ежедневно, съ полною независимостью, обсуживаетъ всѣ вопросы, относящіеся до морскаго искусства. Чтобы помочь своимъ офицерамъ въ дѣлѣ изученія военнаго искусства и ввести между различными корпусами ихъ обмѣнъ и согласованіе идей, обыкновенно приносящія столь благіе результаты, Англія

владѣетъ съ 1831 года учрежденіемъ подъ именемъ United Service Institution, составляющимъ нѣчто въ родѣ конференціи или постоянной академіи для морскихъ и сухопутныхъ силъ (*). Въ этихъ собраніяхъ инженеровъ, артиллеристовъ, сухопутныхъ и морскихъ офицеровъ происходятъ интересныя чтенія, какъ о новыхъ изобрѣтеніяхъ, такъ и о примѣненіи ихъ къ британской арміи и флоту. Кто не пойметъ, сколько эти встрѣчи на благородномъ поприщѣ науки могутъ оказать пользы и въ томъ отношеніи, чтобы уничтожить предразсудки, исключительность различныхъ корпусовъ, однимъ словомъ *кастовый духъ* (l'esprit de bouton) со всѣми его крайностями? При помощи этихъ-то совмѣстныхъ и настойчивыхъ занятій большаго числа офицеровъ и проливается свѣтъ на наиболѣе темные и спорные вопросы. Отсюда исходитъ осужденіе системъ недѣйствительныхъ и увѣнчаніе открытій полезныхъ, т. е. въ военномъ искусствѣ достигаются наилучшіе результаты и наиболѣе счастливое соглашеніе въ области военныхъ и морскихъ наукъ.

Развѣ при Людовикѣ XVI сама Франція не имѣла своей *морской академіи*, работы которой оставили столь славные слѣды въ *морской энциклопедіи* (**), а также въ прекрасныхъ указахъ 1786 года.

Не заходя съ нашими желаніями такъ далеко, какихъ благъ нельзя было бы достигнуть, ограничиваясь прежде всего однимъ простымъ покровительствомъ образованію морскихъ кружковъ, а также организаціею весьма скромныхъ конференцій въ портахъ, на эскадрахъ и на большихъ судахъ? Дѣлать общедоступнымъ прогрессъ въ его многочисленныхъ проявленіяхъ, побуждать общественное мнѣніе и здравый смыслъ высказываться относительно вопросовъ, которые до сихъ поръ были почти не доступны для

(*) Съ уставомъ и духомъ этого прекраснаго учрежденія можно ознакомиться изъ A brief description of the Royal United Service Institution. Published under the Autority of the Concil. London, 1867. Third édition.

(**) Обширный сборникъ морскихъ наукъ, — превосходное сочиненіе, изданное въ 1783 году, подъ покровительствомъ морскаго министра маршала де-Кастри.

большей части военныхъ и моряковъ, не составляетъ ли это обязанности лицъ предусмотрительныхъ и любящихъ свое отечество? Если бы эти этюды могли способствовать такому благородному пробужденію (хотя бы въ самыхъ слабыхъ размѣрахъ), тотъ кто предпринялъ ихъ составленіе былъ бы вознагражденъ за свои труды; очень счастливъ былъ бы онъ, еслибъ, слѣдуя прекрасному выраженію однаго превосходнаго ума, изъ среды морскихъ офицеровъ, могъ издали указать своей странѣ «подъ нашимъ знаменемъ она могла бы побѣждать!»

XI

О положеніи, которое слѣдуетъ принимать при различныхъ предполагаемыхъ обстоятельствахъ морской войны.—Большая война и война крейсерами.

> «Въ наше время всякая война должна быть направлена къ тому, чтобъ какъ можно скорѣе привести къ почетному миру».
>
> *Авторъ.*

Не правда ли, что для каждаго просвѣщеннаго человѣка, прочитавшаго и обдумавшаго вышеизложенную исторію и весьма мало извѣстные поучительные результаты нашихъ морскихъ войнъ, настало время для изслѣдованія вопроса: какого стратегическаго положенія слѣдуетъ держаться въ наше время, при различныхъ предполагаемыхъ обстоятельствахъ морской войны?

Слѣдуя превосходному опредѣленію одного изъ наиболѣе компетентныхъ нашихъ адмираловъ, флотъ первостепенной морской державы могъ бы дѣйствовать тремя совершенно различными способами:

1) вести аттаку и оборону береговъ;

2) большую войну или войну эскадрами и смѣшанныя экспедиціи;

3) войну крейсерами или приватирами.

Каждая нація обязана, слѣдуя своей политикѣ и средствамъ, а также стремленіямъ и нуждамъ, вызываемымъ географическимъ положеніемъ, болѣе или менѣе подготовить въ мирное время свои морскія силы, съ тѣмъ, чтобы въ данный моментъ быть въ состояніи дѣйствовать на каждомъ изъ названныхъ поприщъ морскихъ битвъ.

Такимъ образомъ, Соединенные Штаты, подъ вліяніемъ своей новѣйшей ужасной войны, были вынуждены недавно создать два флота, одинъ для обороны береговъ, другой для войны крейсерами. Франція, расчитывавшая, повидимому, при своихъ новѣйшихъ постройкахъ, прежде всего на возможность большой морской войны и перевозки войскъ, приступаетъ теперь отчасти въ постройкѣ кораблей для большаго крейсерства, а также судовъ, спеціально предназначаемыхъ для обороны береговъ и портовъ. Наконецъ Англія, вначалѣ нѣсколько увлеченная нашимъ примѣромъ на путь большихъ построекъ, скоро, однако, подъ вліяніемъ долговременной опытности въ морскихъ битвахъ, вновь стала придавать серьезную важность двумъ другимъ поприщамъ морскихъ военныхъ дѣйствій, именно: оборонѣ береговъ и войнѣ крейсерами. Итакъ, каждая морская нація, повидимому, должна рѣшить слѣдующій вопросъ: «имѣя морской бюджетъ во столько-то милліоновъ въ годъ, какая часть его—съ точки зрѣнія приготовленій, какъ-то: новыхъ сооруженій, снабженія боевыми и съѣстными припасами и т. д.—должна идти на оборону береговъ, какая на войну крейсерами и, наконецъ, на большую морскую войну?

Кто, кромѣ совѣта государственныхъ людей и наилучшихъ моряковъ, въ каждой странѣ, могъ бы взяться за рѣшеніе этого важнаго вопроса? Въ ожиданіи, что эта первостепенной важности задача будетъ поставлена, обсужена и рѣшена въ морскомъ мірѣ, намъ, несмотря на нашу неспособность, позволятъ, можетъ

быть, предложить читателю нѣсколько стратегическихъ соображеній. Впрочемъ, если бы источникъ, изъ котораго мы почерпнули большую часть наставленій, не пользовался высокимъ авторитетомъ, намѣреніе наше, конечно, должно было бы показаться дерзкимъ? Однако, главныя положенія, заключающіяся на нижеслѣдующихъ страницахъ, слѣдуетъ разсматривать какъ морское и военное *завѣщаніе* старѣйшаго изъ нашихъ адмираловъ, бывшаго въ теченіе болѣе восьмидесяти лѣтъ дѣятелемъ и свидѣтелемъ военныхъ событій нашей исторіи.

Разсмотрѣвъ уже довольно пространно средства аттаки и обороны морскихъ границъ и портовъ, намъ остается сказать теперь и о двухъ другихъ поприщахъ, на которыя флотъ могъ бы быть призванъ къ дѣйствію.

Если открыть исторію нашихъ морскихъ битвъ, то изъ нея будетъ видно, что система Франціи главнымъ образомъ состояла въ веденіи большой войны и дѣйствіи соединенными экспедиціями и гораздо рѣже въ веденіи войны крейсерами.

При Лудовикахъ XIV и XVI, когда выборъ министровъ и начальниковъ былъ удаченъ, флоты наши вели войну эскадрами, крейсерами и колоніальными экспедиціями попеременно и притомъ то съ успѣхомъ, то съ неудачею, хотя тѣмъ не менѣе, войны эти всегда приводили къ почетнымъ мирнымъ трактатамъ.

Такимъ образомъ, послѣ продолжительной и ужасной войны за испанское наслѣдство, несмотря на истощеніе Франціи, Лудовикъ XIV изъ всѣхъ нашихъ обширныхъ колоніальныхъ владѣній, теряетъ, по утрехтскому миру (1713), лишь одинъ островъ Ньюфаундлендъ и то сохраняя на берегахъ этого большаго острова право рыбной ловли, которымъ мы пользуемся еще и до сихъ поръ. Послѣ американской войны, по миру 1783, Франція не только сохраняетъ свои колоніи, но освобожденіемъ Соединенныхъ Штатовъ достигаетъ цѣли своей политики. Создавая на будущее время для Англіи самое серьезное морское соперничество, она созидаетъ на неразрушимыхъ основахъ великій принципъ— свободы морей! Нашъ реставрированный флотъ никогда не имѣлъ такого яркаго блеска, какъ въ концѣ царствованія Лудовика

XVI. Съ 1774 по 1787 годъ французскій флотъ, при патріотическихъ и смѣлыхъ министрахъ, де-Сартинѣ и маршалѣ де-Кастри, пользуется наибольшимъ успѣхомъ и совершаетъ наиболѣе великія дѣла, какія только были извѣстны со времени Кольбера, Дюкена, Турвиля, Жанъ-Барта и Дюге-Труэна. Лудовикъ XIV нашелъ Кольбера и Сеньелея, Лудовикъ XVI съумѣлъ отличить де-Сартина и маршала де-Кастри. Вотъ нѣсколько удачныхъ выраженій одного изъ нашихъ адмираловъ: «я нахожу справедливымъ, чтобы послѣ побѣды не забывали министра. Способный министръ имѣетъ свою замѣтную долю во всѣхъ успѣхахъ; но тѣмъ болѣе, господа, не забудемъ государя, который, едва возсѣвъ на тронъ, пожелалъ заняться счастіемъ своего народа и смѣлою рукою поднялъ униженное знамя Франціи. Лудовикъ XVI любилъ флотъ! Онъ понималъ, что безъ флота не могъ бы доставить нашей странѣ ни богатства, ни могущества. Онъ любилъ флотъ и флотъ, въ свою очередь, оставался ему вѣренъ (*)»!

Напротивъ, при государственныхъ людяхъ, менѣе свѣдущихъ въ морскомъ дѣлѣ, т. е. въ царствованіе Лудовика XV и при республикѣ и первой имперіи, наши попытки веденія большой войны, а въ особенности попытки соединенныхъ экспедицій въ дальнія моря, повели лишь къ ряду плачевныхъ неудачъ. Тщетно ли пытались эти послѣднія правительства,—не въ состояніи будучи понять своего морскаго упадка—отыскать положеніе, подходящее къ ихъ средствамъ и нашему національному генію, или же, потерявъ мужество вслѣдствіе пораженій на океанѣ, они думали дѣйствовать путемъ диверсій, перенося войну то на поля битвъ твердой земли, то въ колоніи или, наконецъ въ самое сердце непріятельской страны? Второе предположеніе кажется намъ болѣе вѣроятнымъ.

Въ 1744 г., въ первую войну Лудовика XV противъ англичанъ, бывшихъ въ союзѣ съ Австріей, «французскій флотъ, замѣчаетъ одинъ превосходный историкъ, будучи на двѣ трети

(*) Вице-адмиралъ Жюрьенъ де ла Гравьеръ. Рѣчь при освѣщеніи статуи Бальи де-Суффрена. Сен-Тропецъ. 1866 г.

слабѣе англійскаго, испыталъ великія неудачи! (*)» Между тѣмъ, по трактату, заключенному въ Э-ла Шапель, въ 1748 г., Франція и Англія возвратили другъ другу все, что ими было взято; поэтому мы могли спасти свои колоніи и поплатились только тѣмъ, что «значительно унизили нашъ флотъ».

«Лишь только трактатъ былъ подписанъ, продолжаетъ тотъ-же историкъ, какъ весь міръ пришелъ къ убѣжденію, что война вновь начнется. Питтъ хотѣлъ покончить съ остатками французскаго флота. Надо согласиться, что для Англіи никогда не представлялся болѣе прекрасный случай!

Такимъ образомъ, несмотря на достоинство нѣсколькихъ героическихъ личностей, напрягавшихъ послѣднія усилія энергіи въ борьбѣ на морѣ или въ нашихъ колоніяхъ, несмотря на Монкальма, Дрюкура, Дюплейя и Ла-Бурдоне, наши отдаленныя поселенія стали по необходимости добычею непріятеля. Во время этой второй войны Лудовика XV противъ Англіи, на этотъ разъ находившейся въ союзѣ съ Пруссіей, наши сухопутныя и морскія экспедиціи, отчасти направленныя для снабженія колоній съѣстными припасами, отчасти для угрозы Шотландіи,—экспедиціи плохо задуманныя или дурно управляемыя, предпринятыя съ силами слабѣйшими, повлекли только къ такимъ несчастіямъ, какъ пораженіе эскадры маршала Конфлана и разрушеніе эскадры г. де ла-Клю, при Лагосѣ, въ августѣ и ноябрѣ 1759 г. «На морѣ, говоритъ тотъ же историкъ, французы испытываютъ истинныя несчастья: наши берега подвергаются нападеніямъ, нашъ флотъ разрушенъ, Люнебургъ потерянъ! За то, когда насталъ трактатъ 1763 г., семилѣтняя война стоила намъ Канады, Акадіи, Индіи, Луизіаны и части Антильскихъ острововъ».

Въ продолженіе войнъ республики тотъ же безпорядокъ, то же невѣдѣніе нашего настоящаго положенія и нашихъ средствъ для

(*) *La politique française sous Louis XV*, par M. Charvèriat, *Correspondant*, 25 septembre 1868, et *Histoire de France, depuis ses origines jusqu'a nos jours*, par M. Dareste, doyen de la faculté des lettres de Lyon. Paris, Plon. Ouvrage couronné par l'Academie française.

дѣйствія, а вслѣдствіе того тѣ же ошибки во всѣхъ морскихъ предпріятіяхъ и продолженіе тѣхъ же потерь и несчастій. Такимъ образомъ, какъ и при Лудовикѣ XV, тогда какъ дурное состояніе нашего флота требовало отъ насъ болѣе разумнаго и сдержаннаго положенія, войны мелкими стычками, стратегіи осмотрительной, базисомъ которой служило бы крейсерство противъ непріятельской торговли, мы пустились безразсудно въ битвы большими эскадрами и въ отправленіе соединенныхъ экспедицій въ дальныя моря. За то мы и испытываемъ великія несчастія!

Вскорѣ ирландская экспедиція въ 1796 г., экспедиціи египетская и сен-домингская въ 1798 и 1801 годахъ, а также намѣреніе высадиться въ Англію, съ 1803 по 1805 г. указали разительными чертами радикальную немощность этой тактики диверсій для тѣхъ, кто не владѣлъ главнѣйшими морскими путями. Между тѣмъ нѣтъ ничего легче объяснить это. Большая дѣйствительная война невозможна безъ *способности обновленія* (puissance de renouvelement). Говоря же относительно и сравнивая съ громаднымъ возрастаніемъ флотовъ Англіи и Соединенныхъ Штатовъ, наше морское развитіе можетъ возрастать только медленно. Возобновляя систематично, съ такимъ противникомъ какъ напр. Англія, большую войну, т. е. войну, состоящую изъ дѣйствій экспедиціями и битвъ эскадрами, развѣ Франція не походила бы на отчаяннаго игрока, который лицомъ къ лицу съ соперникомъ вчетверо или впятеро богатѣйшимъ, сталъ-бы ставить на карту все свое состояніе?

Морскія сраженія 13 преріаля, абукирское, при Сен-Доминго, при мысѣ Финистерре и трафальгарское служатъ наименѣе оспориваемыми историческими доказательствами опасности битвъ эскадрами для флота слабѣйшаго и по *качеству* и по *числу*. Одинъ только разъ въ теченіе этой продолжительной войны, именно въ битвѣ 13 преріаля, мы ищемъ врага съ твердымъ намѣреніемъ оспорить у него море, чтобы оказать покровительство конвою съ хлѣбомъ, шедшему изъ Америки. Въ Абукирѣ мы были захвачены врасплохъ, на якорѣ, на другой день послѣ высадки, въ печальномъ состояніи морскаго и военнаго разстройства, со-

ставляющаго для флота роковое слѣдствіе перевозки войскъ. Въ Сан-Доминго мы вступили подъ паруса поспѣшно и въ безпорядкѣ, лишь бы не быть аттакованными на якорѣ. Наконецъ, при Трафальгарѣ, какъ и при Финистерре, мы были настигнуты врагомъ во время плаванія (наканунѣ исполненія пресловутаго плана диверсіи, плана долженствовавшаго сдѣлать насъ властителями Ламанша) и принуждены принять два сраженія, которыхъ вовсе не искали.

Между тѣмъ, по весьма справедливому замѣчанію историка «морскихъ сраженій Франціи», не вытекаетъ ли изъ этихъ лѣтописей морской войны одинъ великій законъ? Законъ этотъ состоитъ въ томъ, что морское сраженіе, какъ бы оно ни было рѣшительно, не можетъ, какъ сухопутная побѣда, привести къ немедленному заключенію мира. Такая немощность нашихъ великихъ морскихъ побоищъ приводитъ битвы на океанѣ къ окончанію, не служитъ ли еще однимъ опроверженіемъ системы войнъ эскадрами, выгодной для Англіи, но далеко не для ея противниковъ. Только отъ истощенія народа, задѣтаго заживо въ его торговлѣ, финансахъ и промышленности, можно всегда дождаться возстановленія морскаго мира.

При Лудовикѣ XVI, Франція, напротивъ, имѣла большой флотъ, замѣчательныя учрежденія и главный штабъ, столь же мужественный, сколько свѣдующій; за то Суффренъ, д'Эстенъ, д'Орвильє и де-Гешенъ на всѣхъ моряхъ счастливо боролись съ англичанами. Но наступила революція и съ 1791 по 1793 годъ поглотила съ разу и главный штабъ и дисциплину и учрежденія и разстроила превосходныя матеріальныя средства флота. Должно ли удивляться если въ руки офицеровъ первой имперіи достались лишь дурно устроенные элементы флота? Между тѣмъ, во время американской войны, въ безнадежной борьбѣ противъ старыхъ англійскихъ кадровъ, этотъ импровизированный флотъ не разъ выказалъ стоическое мужество. Если его самопожертвованіе вовсе не привело къ тѣмъ результатамъ, какихъ достигли въ отдаленныхъ моряхъ Индіи, гдѣ продолжительныя плаванія дозволили нѣсколькимъ способнымъ офицерамъ образовать экипажи и возстановить традиціи, то, повторяемъ еще разъ, это было несравненно менѣе

ошибкою моряковъ имперіи нежели главнаго управленія, которое, съ береговъ Сены, такъ долго распоряжалось ихъ судьбами. Не въ эту ли несчастную эпоху Нельсонъ, зная о нашемъ положеніи, воскликнулъ въ присутствіи своихъ капитановъ: «приказы, выходящіе съ береговъ Сены, не принимаютъ въ соображеніе ни погоды, ни вѣтра». Когда, наконецъ, задумали положить предѣлъ этимъ безсвязнымъ проектамъ, этимъ безсильнымъ попыткамъ большой войны и соединенныхъ экспедицій въ дальнія моря, такъ же какъ плохому выбору начальниковъ, то было уже слишкомъ поздно.

Вотъ что мы видимъ въ прошломъ! Обращаясь къ настоящему времени, допустимъ, что принципъ большой войны еще разъ возметъ верхъ въ совѣтахъ страны. Не должно ли, на сколько позволяетъ человѣческое предвидѣніе, отвѣтить заранѣе каковъ былъ бы окончательный, вѣрный результатъ подобной стратегіи? Отвѣтъ въ этомъ случаѣ принадлежитъ статистикѣ.

По изслѣдованіямъ знаменитаго американскаго мореплавателя Мори и нашимъ лѣтописямъ внѣшней торговли, вотъ какова должна быть, приблизительно и въ круглыхъ числахъ, статистика главнѣйшихъ флотовъ Стараго и Новаго свѣта:

Статистика торговыхъ флотовъ и приморскаго населенія.	Англія.	Соединенные Штаты.	Франція.	Италія.	Пруссія и Сѣверо-Германскій союзъ.	Голландія.
Вмѣстительность коммерческихъ судовъ (парусныхъ и паровыхъ) .	5,400,000 тоннъ.	5,000,000 тоннъ (1865)	1,048,679 тоннъ (1865)	792,000 тоннъ (1867)	764,766 тоннъ (1867)	538,679 тоннъ
Отношеніе вмѣстительности французскихъ судовъ къ вмѣстительности иностранныхъ флотовъ.	5,15	4,77	1,00	—	—	—
Вмѣстительность пароваго флота.	1,270,240 тоннъ (1867)	977,960 тоннъ (1865)	133,158 тоннъ (1868)	—	—	—

Статистика торговыхъ флотовъ и приморскаго населенія.	Англія.	Соединенные Штаты.	Франція.	Италія.	Пруссія и Сѣверо-Германскій союзъ.	Голландія.
Общій наличный составъ мореходовъ (юнги, рекруты, матросы, штурмана и шхипера)	420,000 человѣкъ	350,000 человѣкъ	120,000 человѣкъ	13,495 челов. (1867)	—	—
	1860					
Число матросъ по профессіи, годныхъ для военной службы	210,000 человѣкъ	180,000 человѣкъ	60,000 [1] человѣкъ	—	—	—
Отношеніе наличнаго состава моряковъ, годныхъ для военной службы	3,50	3,00	1,00	—	—	—
Общее число судовъ.	38,000	30,000	15,602 [2]	—	—	—

Впятеро большее, по отношенію къ вмѣстительности судовъ, и болѣе чѣмъ *тройное* по отношенію къ наличному составу моряковъ, годныхъ къ военной службѣ, богатство Англіи, также какъ и Соединенныхъ Штатовъ, могло бы въ глазахъ мыслителя и государственнаго человѣка объясниться особыми условіями существованія, свойственными каждой изъ этихъ націй. Главная причина такой несоразмѣрности живыхъ морскихъ силъ Франціи и Англіи не заключается ли въ географическомъ положеніи, глубинѣ и судоходности рѣкъ, относительномъ развитіи береговъ, нравахъ и призваніи двухъ народовъ? Одинъ безусловно островной, другой болѣе чѣмъ на половину континентальный.

Такимъ образомъ, при одномъ просмотрѣ цифръ таблицы, могущихъ служить мѣриломъ нашей *способности обновленія*, нельзя ли пред-

---

[1]) Можно смѣло увеличить эту цифру до 90,000, включая третью часть рекрутъ въ экипажахъ.

[2]) Во Франціи въ этомъ числѣ подразумѣваются и небольшія рыболовныя суда.

видѣть, куда привела бы насъ, въ короткое время, война большими эскадрами, и вышли-ли-бы мы побѣдоносно даже изъ перваго и ужаснаго столкновенія?

Вторая причина этого уже давнишняго неравенства заключается въ исторіи нашихъ морскихъ и колоніальныхъ ошибокъ. Въ царствованіе Лудовика XV Франція допускаетъ отнять у себя Индію и Канаду, Акадію и Луизіану, т. е. наилучшіе цвѣты великолѣпной имперіи колоній, завѣщанные нашей странѣ славными авантюристами вѣка Лудовика XIV и Лудовика XIII.

Послѣ войны за независимость Соединенныхъ Штатовъ слѣдуютъ слишкомъ неравныя войны революціи и имперіи, которыя при главномъ штабѣ, неимѣвшемъ руководителя, забытыхъ (ruinées) традиціяхъ и разстроенныхъ экипажахъ, въ теченіе двадцати трехъ лѣтъ уничтожаютъ нашу морскую торговлю, ускоряютъ морское и колоніальное паденіе и раззоряютъ и убавляютъ наше прибрежное населеніе. Единственный случай вновь поднять нашъ флотъ, а съ нимъ промышленность и внѣшнюю торговлю, и вернуть наши потерянныя колоніи представлялся по амьенскому миру 1801 года. Возвратить нашей странѣ ея морское и торговое вліяніе, посвятить царствованіе дѣламъ мира и свободы, сохраняя тѣ великолѣпныя границы, которыя дали намъ войны революціи, развѣ это не могло быть въ то время миссіею, достойною необыкновеннаго человѣка, который управлялъ тогда нашими судьбами? Одно время онъ, повидимому, имѣлъ эту мысль и наша страна могла надѣяться, но скоро насталъ новый періодъ безпрерывныхъ и безпощадныхъ войнъ (съ 1802 по 1815), довершившій наше морское и колоніальное паденіе.

Утрата Иль-де-Франса, столь счастливо расположеннаго на Индійскомъ океанѣ, и Санъ-Доминго, прозваннаго царицею Антильскихъ острововъ и отданнаго однимъ рѣзкимъ словомъ (*) въ жертву революціонному фанатизму, повели къ потерѣ всѣхъ самыхъ старыхъ рынковъ нашей внѣшней торговли. Такимъ образомъ, наши коммерческіе порта, вывозная промышленность

(*) «Скорѣе утратьте колоніи, нежели принципъ!»

и національное мореплаваніе понесли, съ 1792 по 1815 г., еще большій вредъ, нежели даже военный флотъ.

Морское и колоніальное преобладаніе англо-саксонскаго племени надъ латинскимъ объясняли и еще другими, нравственными причинами.

Между множествомъ аргументовъ, приводимыхъ философами и мыслителями, насъ всегда въ особенности поражали два. Преимуществамъ самоуправленія, которыми Англія пользуется безпрерывно со времени революціи 1668 года, т. е. въ теченіе почти двухъ столѣтій, наша страна, въ теченіе почти трехъ четвертей этого долгаго времени, могла противоставить лишь абсолютныя правительства въ формѣ монархической, революціонной или диктаторіальной. Превосходство англійской политики, всегда умѣвшей создавать себѣ союзниковъ на континентѣ, можетъ быть, только этими причинами и объясняется. Изъ долгаго антагонизма двухъ націй проистекло еще и другое правило, именно, только одинъ разъ въ исторіи нашихъ продолжительныхъ войнъ, во время борьбы за независимость Соединенныхъ Штатовъ, Англія и Франція встрѣтились одинъ на одинъ и на этотъ разъ французская политика одержала верхъ. Напротивъ, каждый разъ, какъ морская война усложнялась затрудненіями континентальными, при Людовикѣ XIV, во время войны за наслѣдство, при Людовикѣ XV въ теченіе семилѣтней войны, а также во время революціи и первой имперіи, французская политика постояно испытывала неудачи. Не заключается ли въ этомъ одно изъ тѣхъ великихъ нравоученій, котораго наши государственные люди не должны бы терять изъ виду, когда дѣла касаются вопросовъ о союзѣ? Не будетъ ли важною ошибкою со стороны нашей дипломатіи вновь допустить борьбу на нашихъ сухопутныхъ и морскихъ границахъ за разъ съ нѣсколькими врагами?

Теперь не угодно ли посмотрѣть, каковы та сила и энергія, которыя свойственны самоуправленію въ критическую пору несчастія? Одинъ превосходный писатель даетъ намъ отвѣтъ на это. Дѣло идетъ о крымской войнѣ.

«Въ первые мѣсяцы этой нечаянно разыгравшейся на востокѣ войны, администрація Англіи обнаружила недостаточную дѣя-

тельность (*). Преобладаніе аристократизма въ ея арміи, казалось, должно было вредно дѣйствовать на доблесть солдатъ, а неопытность въ большой войнѣ заставляла играть роль второстепенную, далеко недостойную той идеи, которая составилась объ ея могуществѣ.

«Тогда вопросомъ овладѣла пресса и трибуна; сдѣланныя правительствомъ ошибки указывались страстно, съ преувеличеніемъ; всѣ раны зондировались до живаго мѣста; болѣзнь признавалась безпощадно. *Истинное національное самолюбіе состоитъ не въ томъ, чтобы отрицать существованіе недостатковъ, а въ томъ, чтобы исправлять ихъ...*

«Скоро, подъ вліяніемъ этого живо возбужденнаго вниманія— этого свѣта, брошеннаго на всѣ дѣйствія администраціи, послѣдняя должна была выйти изъ летаргіи. Происходятъ реформы. Начинаются улучшенія. За то второй годъ войны видитъ англійскую армію сильнѣе, чѣмъ когда-либо, лучше управляемою, съ достаткомъ снабженную всѣмъ, чего ей недоставало, и переносящею суровыя испытанія второй зимы съ гораздо меньшею потерею въ людяхъ въ сравненіи съ союзниками, болѣе подготовленными къ войнѣ...

«Когда, наконецъ, миръ положилъ конецъ этой ужасной потерѣ людей и денегъ, изъ всѣхъ державъ, вовлеченныхъ въ войну, Англія, какъ въ финансовомъ, такъ и въ боевомъ отношеніи можетъ быть, болѣе другихъ была подготовлена къ ея продолженію.

Послѣ 1815 года, всѣ чередовавшіяся во Франціи правительства—надо отдать имъ честь—употребляли благородныя усилія, чтобы поднять нашу вывозную промышленность, рыбныя ловли, національное мореплаваніе, а также создать колоніи и вновь занять прежнее мѣсто на европейскихъ рынкахъ. Если нація, въ теченіе 23 лѣтъ остается изолированною отъ внѣшняго міра—это не проходитъ ей даромъ. Долго будемъ мы нести наказаніе за войны, веденныя во время первой имперіи, за господство на континентѣ. Совершенно естественно, что наши соперники, пользовались уменьшеніемъ морской торговли Франціи, стараясь повсюду занять наше

(*) Des causes de la grandeur de l'Angleterre depuis les origines jusqu'à la paix de 1763, par M. Gourand, cousul de France. Paris, 1856.

мѣсто. Уже во вниманіе къ такому порядку вещей,—слѣдствію прошлаго — не слѣдовало ли бы узаконить въ нашемъ государствѣ извѣстныя протекторскія права? Сверхъ того, какъ мы уже и указали въ VIII гл., говоря объ интересахъ прибрежья, наша морская коммерческая транспортировка всегда будетъ терпѣть отъ недостатка громоздкихъ произведеній, т. е. отъ неудовлетворительности вывознаго фрахта. Est natura rerum!— Между тѣмъ при соблюденіи мира, при хорошихъ торговыхъ трактатахъ, болѣе свободныхъ правилахъ для судоходства, надлежащемъ надзорѣ за коммерческими судами и коммерческимъ судоходствомъ, при устройствѣ пароходныхъ сообщеній, поддержкѣ усовершенствованной морской записи, наша морская торговля можетъ мало по малу улучшиться. Во всякомъ случаѣ, въ виду опаснаго соперничества Англіи и Соединенныхъ Штатовъ, не слѣдуетъ забывать, что наше морское возрожденіе еще долго будетъ требовать отъ правителей бдительной и просвѣщенной опеки.

Одинъ знаменитый морякъ совершенно справедливо выразился: «флотъ во Франціи — гораздо скорѣе созданіе политики нашихъ государей, чѣмъ результатъ свободнаго развитія національнаго генія». Въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ флотъ—родной продуктъ, а для значительной части Франціи—тропическое растеніе, требующее неусыпныхъ трудовъ для того, чтобы оно могло акклиматизироваться и пустить надежные корни въ нашей почвѣ. Таковы тѣ нравственные мотивы, которыми государственные люди наши должны будутъ глубоко проникнуться, если когда-либо обстоятельства заставятъ ихъ избрать для французскаго флота новыя поля битвъ. Тотъ министръ, который съ разу съумѣлъ-бы перенести наше морское оружіе на театръ дѣйствій, вполнѣ гармонирующій съ нашими средствами и слабыми сторонами враговъ, сдѣлалъ бы для страны болѣе, чѣмъ Кольберъ и Ришелье вмѣстѣ.

Для Франціи результаты большой войны всегда рѣзко отличались отъ результатовъ войны крейсерами. При одномъ только воспоминаніи о потеряхъ, причиненныхъ, при Лудовикѣ XIV и даже при Лудовикѣ XV, арматорами Сен-Мало и Дюнкирхена негоціантамъ Лондона, нельзя не замѣтить тѣхъ громад-

ныхъ средствъ, которыя республика и Наполеонъ I могли бы обрѣсть, если бы настойчиво употребляли своихъ моряковъ и суда для разумно-организованной войны крейсерами. Еслибъ этотъ великій геній, который писалъ Бернадоту: «у меня сто судовъ и все-таки нѣтъ флота!» употребилъ такой же капиталъ на сооруженіе хорошо вооруженныхъ и быстрыхъ на ходу судовъ, то партизанская война, веденная на всѣхъ моряхъ, вознаградила бы его съ излишкомъ. Поступая такимъ образомъ, первая имперія вновь привлекла бы къ себѣ приморское населеніе, изнуренное жертвами, потребованными отъ него республикою, населеніе, для котораго захватъ и продажа англійскихъ товаровъ представили бы необходимый источникъ вознагражденія.

При разборѣ, путемъ чистыхъ гипотезъ, этой съ каждымъ днемъ менѣе вѣроятной случайности разрыва съ Англіей, надо, чтобы читатель ни на одну минуту не могъ заблуждаться относительно нашей мысли. Какъ бы ни относились къ прежней англійской политикѣ, но никто лучше насъ не оцѣниваетъ благодѣяній надежнаго согласія съ этой великой и славной націей! Мы считаемъ себя въ правѣ утверждать, что чуство это раздѣляется большинствомъ просвѣщенныхъ умовъ, находившихся въ теченіе пятнадцати лѣтъ въ сношеніи съ арміей и англійскимъ флотомъ, какъ въ Крыму такъ и въ Китаѣ и Японіи. Быть можетъ, время не такъ далеко когда силы Франціи и Англіи должны будутъ еще разъ соединиться, чтобы высоко и твердо держать въ мірѣ знамя цивилизаціи и свободы.

Если бы намъ еще разъ—сохрани, Боже!—пришлось быть въ борьбѣ съ Великобританіей, мы льстимъ себя надеждою, что страна наша, наученная, наконецъ, уроками исторіи, съумѣла бы усвоить болѣе искусную стратегію. Пора уже Франціи принять тактику болѣе достойную французскаго генія. Изученіе слабыхъ сторонъ сосѣдей, какъ поступали отцы наши при Виллавичіозѣ и Бривіешѣ, во время войны за испанское наслѣдство, или при Фонтеноа, въ царствованіе Лудовика XV и позже, во время первой имперіи, при Ролиса и въ Голландіи, было бы достаточно для измѣненія положенія нашихъ дѣлъ. Съ того времени, слѣдуя счастливому выраженію одного изъ нашихъ наиболѣе

*

способныхъ военныхъ людей (*), цѣлью военныхъ дѣйствій служили бы уже не 20000 пушекъ британскаго флота, а 50000 коммерческихъ судовъ безпрерывно занимающихся перевозкою богатствъ Англіи.

Съ этого момента, гипотеза о разрывѣ съ Великобританіею приняла бы совершенно иной видъ. Случайность эта (если мы съумѣемъ приготовиться къ ней заблаговременно) не будетъ для насъ, какъ бывало всегда въ прежнее время, неожиданностью и не станетъ грозить неравною борьбою вслѣдствіе нашей неподготовки и недостатка стратегіи; она не обезпокоитъ насъ. Уже простое сравненіе, основанное на неравенствѣ поверхностей (представляемыхъ колоніями и торговымъ мореплаваніемъ обѣихъ націй), которыя могутъ подвергнуться непріятельскому нападенію, не могло ли бы указать удовлетворительно съ которой стороны *должно ожидать болѣе потерь и болѣе выигрыша*? Слѣдуя удачному выраженію старѣйшаго изъ нашихъ адмираловъ: «эта самая неодинаковость количества тѣхъ пунктовъ на которые можетъ быть произведено нападеніе, какъ съ той такъ и другой стороны, возстановила бы между Англіею и Франціею нѣкоторый родъ равновѣсія».

Съ тѣми нормальными средствами, которыя имѣетъ французскій флотъ, онъ могъ бы, въ случаѣ надобности, неопредѣленное время поддерживать на морѣ войну крейсерами. Впрочемъ, болѣе чѣмъ вѣроятно, что въ подобномъ случаѣ наше постоянство вовсе не было бы подвергнуто слишкомъ продолжительному испытанію. Двухъ или трехъ лѣтъ хорошо направленнаго крейсерства было бы достаточно, чтобы однимъ только возвышеніемъ страховой преміи на лондонской биржѣ отнять у непріятельскаго флота покровительство морскимъ транспортировкамъ, то есть истощить главнѣйшій источникъ національнаго благосостоянія непріятеля. Это повлекло бы за собою заботы о разстройствѣ коммерціи и финансовъ, заботы, которыя не замедлили бы утомить ту фалангу прозорливыхъ и разсчетливыхъ умовъ, которая во всѣ времена управляла дѣлами Англіи.

Не говоря уже о нашихъ колоніяхъ, развѣ берега и порты всѣхъ нейтральныхъ державъ, способныхъ заставить уважать свой

(*) Генералъ Трошю.

флагъ, не могли бы служить пунктами для снабженія нашихъ судовъ съѣстными припасами? Разсуждая такимъ образомъ далѣе, развѣ мы не нашли бы очевидное преимущество въ томъ, чтобы начать отнынѣ же собирать за границею, въ каждой морской станціи, тѣ элементы, изъ которыхъ могло бы составиться нѣчто въ родѣ vade mecum, или руководства для крейсера (Manuel de Croiseur), заключающее, въ возможно-сжатой формѣ, всѣ необходимыя справки, для отысканія, во всѣхъ частяхъ свѣта, самыхъ необходимыхъ пособій въ водѣ, съѣстныхъ припасахъ, углѣ и т. д. Понятно и безъ словъ, что миръ, тщательно поддерживаемый дипломатіею на континентѣ, значительно увеличилъ бы наши шансы въ борьбѣ этого рода. Не ясно ли, до какой степени, въ подобномъ случаѣ, предварительный морской союзъ съ Соединенными Штатами и Россіею, нашими естественными союзниками на океанѣ,—расширилъ бы наши операціонные базисы и потянулъ бы въ пользу Франціи на вѣсахъ войны?

Тѣ же разсужденія можно было бы примѣнить и къ гораздо менѣе вѣроятной гипотезѣ разрыва съ великою Американскою республикою. Нью-Іоркъ, имѣющій интересы, схожіе съ интересами лондонскаго Сити, подвергся бы такому же впечатлѣнію и покорился бы подъ тѣми же вліяніями.

Такимъ образомъ, какъ показываетъ вышеприведенная статистическая таблица коммерческихъ флотовъ, за *каждое* французское судно, которое могло бы попасть въ руки американскихъ крейсеровъ, французскіе крейсеры, равные имъ по числу, захватили бы, среднимъ числомъ, не менѣе *пяти* коммерческихъ судовъ подъ флагомъ Соединенныхъ Штатовъ. Нѣтъ ни одной морской державы въ мірѣ, которую Франція немогла бы заставить трепетать, перенеся борьбу на эту почву.

Однако для того, чтобы достигнуть успѣха въ войнѣ крейсерами, необходимо соблюденіе одного существеннаго условія. Слѣдуетъ, въ мирное время, опредѣлить нашу военную программу, нашу *возможность дѣйствовать* и вывести, на этотъ разъ уже на основаніи опредѣленныхъ свѣдѣній, тотъ путь, котораго надо будетъ держаться при морскихъ сооруженіямъ и вообще при подготовкѣ вооруженій.

Программа нашихъ вооруженій не должна оставаться исключительнымъ достояніемъ ученыхъ инженеровъ. Художники и ученые, иногда даже безъ ихъ вѣдома, бываютъ ослѣплены собственными работами или находятся подъ вліяніемъ слишкомъ абсолютныхъ теорій. Не должна ли программа нашихъ морскихъ построекъ непосредственно вытекать изъ военной программы? Подумаемъ о томъ, что употребленіе бюджета на постройку судовъ гигантскихъ размѣровъ и глубокосидящихъ въ водѣ (судовъ, гораздо болѣе льстящихъ самолюбію инженеровъ, нежели полезныхъ Франціи въ ея особомъ положеніи), возвратило бы насъ къ тѣмъ битвамъ эскадрами и великимъ соединеннымъ экспедиціямъ, которыми занимались Турвиль и д'Орвилье. Подобная вещь не была ли бы въ наше время анахронизмомъ? Не допустимъ же легкомысленнаго отношенія къ нашей свободѣ дѣйствій! Съумѣемъ удержать порывы генія, если бы онъ отдалилъ насъ отъ путей, по которымъ учитъ слѣдовать разумная стратегія, исторія, логика и экономія нашихъ средствъ! Подумаемъ лучше объ улучшеніи судовъ береговой стражи и крейсеровъ, очевидно удовлетворяющихъ двумъ постояннымъ нашимъ нуждамъ: одни,—необходимости защищать берега, а другіе—производить въ отдаленныхъ моряхъ сильныя диверсіи (*). Только при соединенныхъ усиліяхъ представителей морскаго дѣла и наиболѣе способныхъ инженеровъ, возможно было бы, какъ въ 1858 году, удовлетворительно разрѣшить этотъ трудный вопросъ.

Въ ожиданіи рѣшеній главнаго комитета, который, вслѣдствіе перемѣнъ происшедшихъ отъ примѣненія брони, постепеннаго исчезновенія деревянныхъ кораблей и фрегатовъ и новыхъ требованій войны крейсерами и подвижной защиты портовъ, обязанъ пересмотрѣть программу 1857 года (составленную только

(*) Нынче въ корпусахъ инженеровъ и морскихъ артиллеристовъ находится много вполнѣ отличныхъ и вполнѣ заслуженныхъ офицеровъ. Нѣтъ сомнѣнія, что при одномъ только условіи предоставленія каждому изъ этихъ корпусовъ необходимой доли иниціативы, и постановкѣ на конкурсъ ясно выраженнаго желанія военныхъ людей, можно достигнуть разрѣшенія всѣхъ затрудненій настоящаго положенія.

для деревяннаго флота), постараемся разсмотрѣть, въ главныхъ чертахъ, составъ нашего боеваго флота, необходимо вытекающій изъ нашей военной программы. Франція владѣетъ уже значительнымъ транспортнымъ флотомъ, а также и важнымъ броненоснымъ. Увѣряютъ, что нашъ транспортный флотъ можетъ, подъ защитою боеваго, перевести армейскій корпусъ въ 50000 человѣкъ. Что касается броненоснаго флота, то онъ можетъ служить орудіемъ для борьбы эскадрами, для соединенныхъ экспедицій, для аттаки портовъ, но врядъ ли пособіемъ въ случаѣ войны крейсерами. Итакъ, Франція владѣетъ значительными средствами для дѣйствій, такъ что можетъ въ данную минуту или совершить большую перевозку войскъ или тотчасъ же начать большую морскую войну. Но такъ же ли она подготовлена для защиты портовъ и войны крейсерами—вотъ вопросъ, который мы желали бы подвергнуть возможно скорому изученію!

Если признавать, что, съ одной стороны, мужественная защита нашихъ портовъ, съ другой, энергичныя дѣйствія на всѣхъ моряхъ составляютъ двѣ изъ нашихъ главнѣйшихъ и неизбѣжныхъ стратегическихъ необходимостей, то, естественно, должно придти къ созданію двухъ спеціальныхъ флотовъ; одного для защиты береговъ, а другаго для большаго крейсерства. Если бы главными элементами флота прибрежной обороны были признаны *мониторы* и *башенные* тараны (не забывая притомъ канонерокъ и плавучихъ батарей), то главный комитетъ, о которомъ мы говорили, первымъ дѣломъ долженъ былъ бы опредѣлить, какъ и въ 1857 году, долю участія, въ военныхъ дѣйствіяхъ, каждаго изъ этихъ различныхъ орудій аттаки и обороны. Такимъ образомъ была бы удовлетворена непремѣнная обязанность защищать каждый изъ нашихъ портовъ, смотря по важности прикрытаго этимъ портомъ морскаго и промышленнаго матеріала. За тѣмъ, тотъ же комитетъ долженъ былъ бы опредѣлить наилучшія орудія войны большаго крейсерства: должны ли таковыми орудіями служить деревянныя суда или броненосныя? Если бы пришлось дѣйствовать противъ обширной непріятельской торговли, и напримѣръ, принудить Англію или Соединенные Штаты къ миру, то отвѣтъ почти не подлежалъ бы

сомнѣнію. При первомъ же выборѣ, сдѣланномъ между деревянными винтовыми фрегатами и корветами, мы пріобрѣли бы нѣкоторое число крейсеровъ, достаточно быстрыхъ, хорошо вооруженныхъ и способныхъ забрать большое количество съѣстныхъ припасовъ и угля. Патріотическая задача, состоящая въ томъ, чтобы пополнить нашъ флотъ крейсеровъ извѣстнымъ числомъ Алабамъ, далеко не потребовала бы отъ бюджета тѣхъ жертвъ, какія необходимы для созданія корветовъ или крейсеровъ броненосныхъ. Благодаря просвѣщенному морскому начальству, эта мѣра въ настоящее время находится на пути къ осуществленію.

Не долженъ ли каждый крейсеръ быть судномъ деревяннымъ, болѣе быстрымъ, лучше ходящимъ подъ парусами, и втрое менѣе стоящимъ, нежели броненосное? «Т. е. слѣдуя выраженію одного изъ нашихъ адмираловъ, за броненоснаго крейсера съ крытою батареею мы имѣли бы три или четыре деревянныхъ крейсера съ барбетною батареею, болѣе быстрыхъ и болѣе годныхъ для продолжительныхъ и дальныхъ плаваній, во время войны». Чтобы узнать въ чемъ заключаются существенныя условія этихъ новыхъ Алабамъ, обратимся еще разъ къ поученіямъ, извлеченнымъ изъ послѣдней американской войны, и, лучше всего, приведемъ подлинныя слова вице-адмирала Тушара, который въ Revue maritime (*) разсматриваетъ этотъ прекрасный вопросъ съ авторитетомъ и высокою компетентностью, давно уже связанными съ его именемъ.

«Извѣстно, что такое были конфедеративные крейсеры, спущенные съ промышленныхъ верфей Англіи; они имѣли весьма незначительную вмѣстимость, 100 или 150 человѣкъ экипажа и отъ 6 до 8 орудій, изъ коихъ два 68 фунт. гладкія на штырахъ, или 100 фунт. Армстронга, одно въ погонномъ, другое въ ретирадномъ порту. Конечно, каково бы ни было ихъ относительное достоинство, эти сооруженія были недостаточны, чтобы лишить федеральный флотъ возможности дѣйствовать; но конфедеративные крейсеры имѣли другую силу—*скорость*, и только бла-

---

(*) *Les navires de croisière et leur armement*, par M. le vice-amiral Touchard. Revue maritime de mai 1868 et chez Arthus Bertrand, Paris.

годаря ей они могли въ теченіе двухъ лѣтъ презирать усилія врага, остервенѣвшаго въ преслѣдованіи.

«Такимъ образомъ достаточно было нѣсколькихъ судовъ, болѣе быстрыхъ на ходу, нежели суда союза, чтобы нанести его коммерціи жестокія раны; притомъ, замѣтимъ, это былъ одинъ изъ немаловажныхъ результатовъ этой столь плодовитой поученіями войны. Торговля союза, обнимавшая весь міръ, была поражена смущеніемъ и ея флагъ, вынужденный искать убѣжища въ своихъ портахъ, уступилъ мѣсто соперничествующему флагу нейтральной Англіи. Впрочемъ, поспѣшимъ прибавить, результатъ этотъ не былъ потерянъ ни для кого; и если въ началѣ войны появленіе быстрыхъ конфедеративныхъ крейсеровъ было неожиданностію, то неожиданность эта, дорого оплаченная, въ наши дни уже не повторится.

«Между тѣмъ слѣдовало принять въ разсчетъ случайности войны крейсерами и озаботиться о покровительствѣ громадному коммерческому флоту. Въ виду этого послѣдняго интереса построили нѣсколько судовъ, годныхъ для дальнаго крейсерства, какъ напр. Кирседжъ (Kearsage) и Шенандо (Shenandoah). Первыя носили по два гладкоствольныхъ 11-ти дюймовыхъ орудія, на станкахъ съ двумя штырами, а другія по три. Кромѣ этихъ главныхъ орудій и тѣ и другія суда имѣли отъ 2-хъ до 6-ти пушекъ на каждомъ борту.

Однако, чтобы съуспѣхомъ бороться противъ конфедеративныхъ крейсеровъ, у судовъ, вооруженныхъ такимъ образомъ, недоставало одной силы, именно, скорости хода, и есть факты, которые могутъ подтвердить это. Такъ, если Алабама была потоплена Кирседжемъ, то потому только, что шла на встрѣчу своему противнику, съ намѣреніемъ открыть бой; если Флорида была взята Вачусетомъ (Wachusset), то потому, что была застигнута врасплохъ и аттакована ночью въ нейтральномъ порту, вопреки правамъ нейтралитета.

«Лишь только недостатокъ скорости былъ доказанъ, онъ тотчасъ же привелъ къ постройкѣ судовъ болѣе быстрыхъ на ходу, имѣвшихъ отъ 600 до 1350 тоннъ (*), и вооруженныхъ какъ предъидущія, а за тѣмъ къ постройкѣ судовъ отъ 3200 до 3700 тоннъ, какъ

(*) Эти цифры выражаютъ вмѣстимость судна, а не водоизмѣщеніе.

Аммонусекъ (Ammonoosuc) и *Чаттанога* (Chattanoga), имѣвшихъ отъ 17 до 19 орудій, судовъ деревянныхъ, большой скорости, вооруженныхъ сильною артиллеріею и снабженныхъ полною системою парусности.»

Если мы обратимъ теперь наше вниманіе по сю сторону Атлантическаго океана, то вотъ что увидимъ. Первый секретарь адмиралтейства, лордъ Клеренсъ Паджетъ (Clarense Paget), представляя, въ 1865 году, нижней палатѣ представителей Англіи, бюджетъ, выразился слѣдующимъ образомъ «мы строимъ деревянныя суда, безъ брони и весьма быстрыя на ходу, вооруженныя сильною артиллеріею (орудія на станкахъ со штыромъ и бортовыя) и главнѣйшая сила которыхъ будетъ заключаться въ скорости. Три такія судна уже находятся на станеляхъ, а мы увеличиваемъ число ихъ до 7 (*). Онѣ предназначаются для покровительства нашей торговлѣ».

«Во Франціи, кромѣ большихъ корветовъ съ крытою батареею, какъ *Armorique*, *Venus* и друг., мы строимъ деревянныя суда въ 1900 тоннъ водоизмѣщенія длиною въ 79 метровъ (около 39 саж.) Разсчитываютъ, что скорость ихъ будетъ достигать 14 узловъ и что артиллерія будетъ находиться на открытомъ декѣ». (Типы *Chateau Renaud*, *Infernet*, *du Petit Thouars* и т. д.)

Кромѣ того, вице-адмиралъ Тушаръ въ слѣдующихъ чертахъ опредѣляетъ типъ новой Алабамы: возможно большая скорость,— артиллерія болѣе сильная качествомъ орудій, нежели количествомъ,— высокій, просторный, хорошо провѣтриваемый кубрикъ,—высота батареи отъ 2,5 до 3 метровъ (отъ 1,17 до 1,36 сажени),— возможное уменьшеніе выпуклости бимсовъ и транцевъ,— сохраненіе на оконечностяхъ судна и между мачтами надлежащихъ помѣщеній для установки трехъ большихъ орудій на лафетахъ съ двойнымъ штыромъ. Притомъ, вѣсъ орудій, которыя надо будетъ установить на носу и кормѣ судна, не долженъ ли, согласно съ замѣчаніемъ автора «Navires de croisiéres», находиться въ разумномъ соотношеніи съ водоизмѣщеніемъ

(*) Число этихъ судовъ послѣ того времени доведено до 12.

отсѣковъ подводной части, предназначаемыхъ для поддержки этихъ орудій, несмотря на то, что при помощи станка на двойномъ штырѣ, вѣсъ ихъ распредѣлится на очень широкомъ пространствѣ? Не слѣдуетъ ли также прежде всего принимать въ соображеніе скорость и мореходныя качества судна?

Между тѣмъ какъ нѣтъ такого авизо втораго класса или канонерки, въ центрѣ которыхъ нельзя было бы поставить, на упомянутомъ лафетѣ, 16 сент. орудія,—на оконечностяхъ авизо обоихъ классовъ, напротивъ, нельзя, безъ неудобства, помѣстить, для стрѣльбы изъ погоннаго и ретирадпаго портовъ, орудій тяжелѣе 12 и 14 сант. калибра. Условіе это, впрочемъ, не имѣетъ большаго значенія, ибо, какъ, повидимому, доказываетъ битва Кирседжа и Алабамы, передъ Шербургомъ, рѣшительные удары наносятся обыкновенно огромными орудіями на штырѣ, находящимися въ центральной части судна. На корветахъ въ 400 силъ и 1700 тоннъ, вѣсъ орудій въ 16 сент. на штырѣ, принимая во вниманіе величину отсѣковъ водоизмѣщенія подводной части служащихъ для ихъ поддержки, по замѣчанію того же автора, уже не можетъ быть опасенъ для оконечностей. Приступимъ теперь къ общимъ условіямъ раціональнаго вооруженія, предложеннаго для новыхъ Алабамъ.

Обращаясь теперь къ новымъ корветамъ въ 1900 тоннъ (*), замѣчаемъ, что, при выборѣ для нихъ вооруженія, приходится разсуждать тѣмъ же путемъ. Располагая для артиллеріи 70 тоннами вѣса, какъ употребить съ пользою этотъ вѣсъ? Здѣсь первымъ дѣломъ является необходимость знать: не будетъ ли полезно употребить калибръ выше 16 сент. (образца 1864 года) и ввести вооруженіе орудіями 19 сент.? Принимая, что лафетъ съ двумя штырами не тяжелѣе находящагося нынѣ въ употребленіи лафета съ однимъ штыромъ, и что пустотѣлый снарядъ 19 сент. орудія вѣситъ 52 килограмма, общій вѣсъ этого орудія вмѣстѣ съ лафетомъ будетъ равняться 10000 килограммъ. Однако начальная скорость снаряда такого орудія менѣе начальной скорости снаряда, принадлежаго орудію 16 сент., калибра (именно, вмѣсто 365 только 356 метровъ); кромѣ того дальность полета снарядовъ, подъ тѣмъ

(*) Les Navires de croisière et leur armement, стр. 23, 24, 25.

же угломъ прицѣла, также гораздо менѣе, траекторія менѣе отлога. 19 сент. орудіе, при его огромномъ баллистическомъ дѣйствіи, предназначается для пробиванія брони. Будетъ ли оно на своемъ мѣстѣ на палубѣ судна, непредназначеннаго для борьбы ни съ броненосными судами, ни съ броненосными укрѣпленіями, вообще на палубѣ неброненоснаго судна—этого мы не думаемъ. Полагаемъ, что вооруженіе судовъ, которыми мы занимаемся, т. е. крейсеровъ деревянныхъ или железныхъ, непокрытыхъ бронею, не должно идти далѣе калибра 16 сент. (образца 1864 года), какъ высшаго предѣла».

Балистическія средства такого вооруженнаго крейсера, какой предлагаетъ вице-адмиралъ Тушаръ (*), были бы довольно значительны и разрѣшили бы, по нашему мнѣнію, самымъ счастливымъ образомъ задачу вооруженія новыхъ крейсеровъ.

Наши новыя Алабамы дѣйствительно владѣли бы тѣми тремя различными родами артиллеріи, которые признаны необходимыми, чтобы удовлетворить всѣмъ фазамъ морской битвы, именно:

1) тремя орудіями на станкахъ съ двумя штырами или позиціонными (canons de position), которыя должны быть расположены по срединѣ судна.

2) четырьмя орудіями на морскихъ лафетахъ, или *бортовыми*,—артиллеріею подвижною, которую можно было бы во всякое время, при помощи надлежащихъ проходовъ и достаточнаго числа портовъ, перевести на сторону, обращенную къ непріятелю.

(*) Допустивъ это, вотъ какъ мы вооружили бы корветъ въ 1900 тоннъ съ открытою батареею:

		киллогр.
Въ центрѣ, на лафетѣ съ двумя штырами одно 16 сант. орудіе (образца 1864)		6,500
На середней части судна и на кормѣ, на лафетахъ съ двумя штырами, два 16 сант. орудія (образца 1860).		8,940
Въ боковыхъ портахъ, на морскихъ станкахъ, четыре 16 сент. орудія образца 1860.		17,880
Въ боковыхъ портахъ, на морскихъ станкахъ, два 12 сент. орудія .		1,900
Вѣсъ снарядовъ.	16 сант., для 3 орудій, по 210 выстрѣловъ на орудіе.	19,215
	— « « 4 « « 215 « « « .	13,020
	12 « « 2 « « 50 « « « .	1,150
Общій вѣсъ, не принимая къ расчетъ вѣсъ пороха и пороховыхъ ящиковъ.		68,605

3) наконецъ, изъ летучей или *склонительной* (*) артиллеріи (l'artillerie volante ou plongeante) (какъ бы ее ни назвали), представляемой орудіями 12-ти сент. калибра, установленными на платформахъ, на возвышенныхъ частяхъ судна и составляющими драгоцѣнный резервъ на случай абордажа или сраженія бортъ о бортъ. Если большія орудія на штырѣ необходимы

(*) Орудіе 12-ти сент. калибра вѣситъ не болѣе 620 килограммъ и существенно удобно для дѣйствій—это артиллерія *летучая*, которою можно пользоваться въ бою на близкомъ разстояніи, пробивая брешь и *разрушая верхнюю палубу непріятельскаго судна*. Мы желали бы, поэтому, чтобы мостикъ былъ устроенъ достаточно прочно, для выдерживанія стрѣльбы изъ орудій 12-ти сентим. калибра, и такъ, чтобы на немъ можно было поставить по два 12-ти сентим. орудія съ каждой стороны. Борта судна, въ той его части, которая должна соотвѣтствовать ширинѣ мостика, слѣдовало бы поднять до высоты нижняго косяка пушечнаго порта, чтобы орудія могли производить стрѣльбу съ барбета. Съ такой господствующей позиціи, при уклонѣ орудій отъ 15° до 20°, навѣрное можно было бы попадать въ наиболѣе жизненныя части непріятельскаго судна; однако, прицѣлъ подъ такими отрицательными углами былъ бы возможенъ только при устройствѣ особаго лафета.

Въ виду этихъ то преимуществъ мы и прибавили одно 12-ти сентим. орудіе къ вооруженію корвета въ 1,600 тоннъ. Хорошо было бы устроить то же самое и на легкихъ посылочныхъ судахъ (авизо) 1-го класса; это дало бы нечувствительную прибавку тяжести въ 1,525 килограммъ, считая и боевые припасы.

На посылочныхъ судахъ 2-го класса, т. е. судахъ, вооруженіе которыхъ будетъ состоять изъ одного орудія 16 сентм. калибра и двухъ 12-ти сентм., и надводная часть которыхъ невысока, хорошо было бы, какъ при преслѣдованіи, такъ и при отступленіи, а также во время боя на близкомъ разстояніи, производить выстрѣлы изъ 12-ти сентм. орудій съ бо́льшей высоты; съ этой точки зрѣнія ютъ и полубакъ могли бы быть полезны. Полубакъ на небольшихъ судахъ представляетъ для вахтенныхъ людей драгоцѣнное убѣжище; два 12-ти сентм. орудія можно было бы помѣстить на немъ, для стрѣльбы при преслѣдованіи, выгоднѣе нежели на палубѣ. Что касается юта, то, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, мы его не рекомендуемъ. Какъ помѣщеніе для жилья, такъ какія бы то ни было отдѣленія и поперечныя переборки, могутъ, при противномъ вѣтрѣ, служить только препятствіемъ для хода. Совершенно открытый ютъ былъ бы не болѣе какъ платформа, годная для стрѣльбы изъ 22-ти сентм. орудій. Лучше, если бы эта платформа не занимала мѣста обыкновенныхъ ютовъ; для облегченія кормы ее слѣдовало бы перенести нѣсколько впередъ, оставляя свободное мѣсто между заднимъ карнизомъ платформы и верхнею частью кормы: такимъ образомъ платформа стала бы обыкновеннымъ мостикомъ, помѣщеннымъ не по срединѣ судна, а *отодвинутымъ назадъ* и увеличеннымъ.

на случай битвы на большія и среднія разстоянія, то передвижныя бортовыя пушки и склонительныя орудія могутъ быть еще болѣе необходимы въ критическихъ обстоятельствахъ борьбы весьма сближенной, когда необходимо осыпать непріятеля градомъ картечи и гранатъ. Въ этомъ главномъ пунктѣ ни инженеры, ни портовые артиллеристы, конечно, не пожелали бы оспоривать опытность военныхъ людей!

Не забудемъ, что въ отношеніи вѣрности выстрѣловъ, способности снарядовъ въ 30 килограммъ вѣсомъ глубоко проникать въ корпусъ судна и силы взрывовъ этихъ снарядовъ, орудіе 16 сент. калибра (мы говоримъ это съ глубокимъ убѣжденіемъ), въ двухъ его образцахъ, 1860 и 1864 годовъ, не заставляетъ желать ничего лучшаго. Имъ можно разрушить любое деревянное судно, и потому оно смѣло можетъ быть названо пушкою, равною для всѣхъ. Владѣя уже двумя столь превосходными, испытанными и удобными для дѣйствія орудіями, желать большаго не значить ли поддаваться жалкому увлеченію новымъ 19 сент. калибромъ? Заставивъ флотъ такъ долго прождать орудій большаго калибра, желать ставить ихъ безразлично *повсюду*, не значитъ ли впадать изъ одной крайности въ другую? Сверхъ того, отказываться отъ легкихъ и подвижныхъ бортовыхъ орудій, уменьшать ниже извѣстныхъ предѣловъ число пушекъ, быстроту стрѣльбы и вѣсь выбрасываемаго металла, и вводить въ употребленіе орудіе слишкомъ тяжелое для того, чтобы хорошо управляться съ нимъ, въ особенности при взволнованномъ морѣ, не значило ли бы нарушать законы благоразумія? (*).

Вопросъ о призовыхъ деньгахъ тѣсно связанъ съ вопросомъ о войнѣ крейсерами, для которой онъ во всѣ времена служилъ драго-

---

(*) На основаніи разсужденій, приведенныхъ въ главахъ IX и X, относительно состава артиллеріи, повторяемъ, что *число пушекъ*, этотъ великій элементъ успѣха въ бою на близкомъ разстояніи,—на деревянномъ флотѣ, вовсе не должно быть менѣе одного орудія на 200 тоннъ водоизмѣщенія.—Вращающіеся лафеты и лафеты съ желѣзнымъ щитомъ (a masque en fer), одобренные для большихъ орудій на штырѣ, повидимому должны оказать большія услуги, если озаботиться, чтобы во всякій данный моментъ, при поврежденіи зубчатой системы, можно было прибѣгнуть къ стариннымъ средствамъ: талямъ и гандшпугамъ!

цѣннымъ возбуждающимъ средствомъ. Не время ли теперь приступить къ радикальнымъ перемѣнамъ въ нашемъ законодательствѣ по отношенію къ морскимъ призамъ,—такъ какъ исключительная забота обращена въ немъ не на сущность дѣла, а на форму,—и принять столь же простую и скорую процедуру какъ та, которая введена палатами англійскаго адмиралтейства? Опредѣлить болѣе практическій и болѣе быстрый способъ призоваго суда и правилъ для опредѣленія частей, приходящихся на долю каждаго, руководясь приказами, изданными въ 1778 г., при началѣ американской войны, значило бы оказать могущественное моральное вліяніе на наше стѣсненное прибрежное населеніе, которое, въ случаѣ морскаго разрыва, всегда несетъ столь тяжелыя жертвы.

Пусть не забудутъ этого! Дѣло идетъ объ исполненіи договора, заключеннаго во время Кольбера между государствомъ и тою частью населенія, которая извѣстна подъ именемъ морской записи. Пораженный затрудненіями, испытываемыми его интендантами, при наборѣ рекрутъ во флотъ Лудовика XIV, Кольберъ однажды обратился отъ имени Франціи къ нашему прибрежному населенію и сказалъ ему: «будьте ленниками короля для службы на морѣ. При первомъ требованіи государства ступайте на его корабли! Въ замѣнъ вашей службы и вашей крови король пожалуетъ вамъ нѣкоторыя привиллегіи и, сверхъ того, соразмѣрную часть въ призахъ захваченныхъ судами.» Военная колонія, къ которой, уже два вѣка назадъ, были обращены эти слова, существуетъ еще, и кольберовскій договоръ не перестАлъ быть въ силѣ.

Развѣ не избѣгали права, присвоиваемаго судну, овладѣвшему призомъ, или не считали его чистою иллюзіею, когда въ былое время послѣ битвъ въ Таго, въ Мексикѣ и Лаплатѣ и позже, послѣ войнъ крымской, итальянской и мексиканской, присужденіе призовъ и уплата ихъ лицамъ, имѣвшимъ на то право, выжидались въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ? Если Франціи—чего Боже сохрани! придется вновь бороться съ преобладающею морскою державою, то не должно ли будетъ, слѣдуя разумной политикѣ, поставить семейные интересы, пріобрѣтенныя права и пролитую кровь, выше ни къ чему неведущей мелочности юриспру-

денціи? Пусть подумають о томъ нравственномъ дѣйствіи, которое этою мѣрою можно было-бы произвести на наше приморское населеніе и припомнять старую пословицу: «кто стремится къ цѣли, тотъ ищетъ средствъ къ ея достиженію».

Здѣсь мы дозволимъ себѣ небольшое отступленіе въ область народнаго права. Декларацією 16-го апрѣля 1856 г., присоединенною къ парижскому трактату, были приняты, въ отношеніи правъ нейтральныхъ державъ, слѣдующіе либеральные принципы:

1) крейсерства приватировъ остаются попрежнему отмѣненными.

2) нейтральный флагъ прикрываетъ непріятельскій товаръ, за исключеніемъ военной контрабанды.

3) нейтральный товаръ, за исключеніемъ военной контрабанды, будучи подъ непріятельскимъ флагомъ, не можетъ быть арестованъ.

4)блокада, чтобы быть обязательною, должна быть дѣйствительна, т. е. должна быть поддерживаема силою, достаточною для того, чтобы дѣйствительно прекратить доступъ къ непріятельскому берегу.

Удивляются, что Франція, которой приватирство дало нѣсколько изъ ея лучшихъ морскихъ битвъ, а также и лучшія имена въ морской исторіи, какъ напр. Жанъ Бартъ, Дюгэ-Труэнъ, Кассаръ и Сюркуфъ, рѣшилась выказать неожиданное великодушіе, предложивъ, первая, уничтоженіе арматорскихъ патентовъ. За то, надо согласиться, что принятіе нашихъ традиціонныхъ принциповъ, по отношенію къ свободѣ нейтральныхъ державъ и дѣйствительности блокадъ, составляло нѣкоторый родъ воздаянія, о которомъ было бы несправедливо забыть.

Надо, однако, замѣтить, что въ отношеніи правъ вооруженія корсаровъ, Соединенные Штаты, Испанія и Мексика оставили для себя изъятіе. Такое изъятіе для державъ, имѣвшихъ въ то время лишь второстепенные флоты, было тѣмъ естественнѣе, что Европа еще не обращалась къ Соединеннымъ Штатамъ съ вопросомъ объ оговоркѣ, гарантирующей безусловную неприкосновенность частной собственности на морѣ.

Соединенные Штаты, съ ихъ привычнымъ морскимъ инстинктомъ, отказались присоединиться къ этой полумѣрѣ. «Вы хотите,— да или нѣтъ,—отвѣчали американцы, оградить частную собствен-

ность на морѣ благодѣяніемъ неприкосновенности? Если ваши намѣренія серьезны и искренни, то освободите торговлю отъ всякой возможности захвата, изъ какого бы источника онъ ни происходилъ. Съ той минуты мы признаемъ за вашими новыми международными правами значеніе истиннаго прогреса, который, въ согласіи съ свободнымъ обмѣномъ, сдѣлаетъ войну почти невозможной. Но если, уничтожая корсаровъ, вы предоставите коммерческія суда захватамъ и разрушенію со стороны военныхъ крейсеровъ, то болѣзни, отъ которыхъ надѣятесь вылечиться, только перемѣнятъ названія. Держава, наиболѣе богатая регулярными морскими силами, опустошитъ и разоритъ, въ качествѣ властительницы морей, торговлю своихъ враговъ. Въ итогѣ вы придете лишь къ увеличенію преобладанія великихъ военныхъ флотовъ». Такіе доводы не могутъ ли навести второстепенные флоты на размышленіе?

Не должно ли, также, казаться, что морской міръ находится теперь въ странномъ положеніи? Европа запрещаетъ себѣ вооруженіе корсаровъ, а Соединенные Штаты сохраняютъ право покрывать ими моря. «Преслѣдовать непріятельскую коммерцію, дѣлать ей всевозможное зло, значитъ истощать у своего противника одинъ изъ наиболѣе изобильныхъ источниковъ его общественнаго благосостоянія и могущества государства. Въ этомъ состоитъ еще и теперь право морской войны, и если державы, подписавшія парижскій трактатъ, ограничили его примѣненіе, то все же этимъ онѣ не смягчили всѣхъ его жестокостей» (*).

Кромѣ того, какъ не замѣтить при этомъ случаѣ и другаго противорѣчія, а именно, что въ сухопутныхъ войнахъ частная собственность никогда не пользовалась тѣмъ благодѣяніемъ неприкосновенности, какимъ хотѣли бы теперь наградить собственность морскую. Должно-ли напоминать о городахъ бомбардированныхъ, взятыхъ приступомъ и отданныхъ на грабежъ и разореніе, или обложенныхъ громадными военными контрибуціями? Никто, не исключая простодушнаго деревенскаго населенія, не избѣгаетъ, во время прохода непріятельскихъ армій, расхищенія, оскорбленій и самыхъ суровыхъ реквизицій. Необходимость бивуака не

(*) Les navires de croisière et leur armement, статья вице-адмирала Тушара въ майской книжкѣ Revue maritime; 1868 г. стр. 8.

влечетъ-ли за собою въ мало-лѣсистой странѣ даже къ сломкѣ хижинъ, принадлежащихъ наиболѣе покорнымъ обитателямъ?

Америка постоянно вспоминаетъ о своей счастливой морской войнѣ съ англичанами, которую она вела, въ 1812 году, при помощи нѣсколькихъ хорошихъ фрегатовъ, болѣе быстрыхъ и лучше вооруженныхъ людьми и орудіями, нежели англійскіе фрегаты. Дѣйствительно, достаточно припомнить ужасъ, распространенный въ непріятельской торговлѣ нѣсколькими быстрыми крейсерами, чтобы оцѣнить тѣ средства, которыя эта тактика даетъ слабому противъ сильнаго. Въ 1863 и 1864 годахъ одни только преслѣдованія трехъ или четырехъ конфедеративныхъ крейсеровъ (Флориды, Алабамы, Георгіи и др.) прогнали съ Атлантическаго океана торговые флоты Сѣверныхъ Штатовъ.

Во Франціи многіе изъ наилучшихъ писателей старались уяснить странѣ при какихъ условіяхъ можно было-бы съ пользою организовать войну крейсерами. При невозможности назвать каждаго изъ нихъ, мы отсылаемъ читателя къ «Мемуарамъ» барона Портала и къ послѣдней главѣ сочиненія «Морскія войны» фрегатскаго капитана Жюрьенъ де-ла Гравіера. Вотъ, во-первыхъ, какъ понималъ эту войну одинъ изъ наиболѣе способныхъ министровъ, какого когда-либо имѣлъ нашъ флотъ! Спрошенный, вскорѣ послѣ нашихъ морскихъ неудачъ, относительно средствъ, при помощи которыхъ возможно было-бы отвратить на будущее время подобныя неудачи, баронъ Порталь отвѣтилъ королю Лудовику XVIII: «вашему величеству угодно знать какой, по моему мнѣнію, родъ войны слѣдуетъ вести съ Англіею, если бы мы, къ несчастію, были вновь принуждены къ этому? Намъ слѣдовало бы вести войну приватирами. Я сталъ бы самъ руководить этою борьбою. Я заинтересовалъ-бы въ ней честь и самолюбіе нашего прибрежья» (*).

Если мы и отказались отъ корсарства, то все-же не подлежитъ сомнѣнію, что государство всегда имѣетъ неотъемлемое право вести своими регулярными силами такой родъ войны, какой наиболѣе свойственъ его интересамъ. Для флота слабѣйшаго,

(*) Mémoires du baron Portal.

вынужденнаго бороться *одинъ* противъ *троихъ*, здравый смыслъ самъ по себѣ указалъ бы ту наилучшую тактику и то націнальное оружіе, которыхъ должно попреимуществу держаться. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что если-бы держава, менѣе богатая военнымъ флотомъ, захотѣла когда-нибудь воспользоваться этими принципами, то было бы желательно, чтобы она немедленно завербовала въ ряды своихъ крейсеровъ доброе число быстрыхъ пакетботовъ, такихъ напримѣръ, какими владѣютъ наши большія трезатлантическія компаніи и компанія индо-китайская.

Если назначить щедрыя преміи за добровольное поступленіе въ рекруты и прибить объявленіе объ этомъ на всѣхъ торговыхъ набережныхъ континента, то можно съ увѣренностью сказать, что только люди непредпріимчиваго характера и плохіе матросы не пожелали бы поступить къ намъ на службу для войны крейсерами. Почему-бы къ группѣ нашихъ моряковъ по профессіи, число которыхъ къ концу продолжительныхъ морскихъ войнъ обыкновенно становится недостаточнымъ, не присоединить драгоцѣнный резервъ изъ моряковъ бельгійскихъ, голландскихъ, датскихъ, шведскихъ, испанскихъ и даже американскихъ? Что въ различныя эпохи нашей исторіи сильно чувствовался недостатокъ въ морякахъ, это доказывается частыми запрещеніями пополнять экипажи корсаровъ инскриптами. Но вотъ и другіе примѣры. Обращаясь къ нашимъ лѣтописямъ за двѣ совершенно различныя эпохи, мы видимъ, что онѣ подтверждаютъ существованіе крайняго недостатка въ морякахъ при концѣ каждой изъ нашихъ нѣсколько болѣе продолжительныхъ войнъ. Въ 1783 году, послѣ семи лѣтъ славной борьбы за независимость Соединенныхъ Штатовъ, флотъ Лудовика XVI, вслѣдствіе истощенія морской записи, вынужденъ былъ пополнять свои экипажи милиціею прибрежной стражи (родъ національной гвардіи, составленной изъ прибрежныхъ крестьянъ). Въ 1813 году, когда большая часть нашихъ моряковъ, внесенныхъ въ списки, или погибла въ несчастной войнѣ, или томилась на непріятельскихъ понтонахъ, экипажи набирались изъ конскриптовъ и бѣглецовъ. Надо прочесть описаніе кампаній одного изъ

нашихъ наиболѣе славныхъ крейсеровъ, корабельнаго капитана Пьера Буве, чтобы понять, до чего можетъ доходить эта нужда.

Мы не заражены предразсудками былаго времени, когда у насъ отталкивали наемниковъ изъ иностранцевъ, между тѣмъ какъ два такихъ свободныхъ и гордыхъ народа, какъ англичане и сѣверо-американцы, постоянно принимали ихъ у себя, по крайней мѣрѣ, въ извѣстномъ числѣ. Число французскихъ матросъ, служащихъ подъ англійскимъ и американскимъ флагами, опредѣляютъ въ нѣсколько тысячъ! Этимъ по большей части объясняется исчезновеніе тѣхъ 10 или 12 тысячъ французскихъ матросъ, которые въ нашихъ спискахъ значатся подъ рубрикою «пропавшихъ безъ вѣсти» (*). Чтоже, послѣ того, могло бы помѣшать способнымъ политикамъ прибѣгнуть, въ крайнемъ случаѣ, въ отплатѣ тою же монетой, ловко привлекая къ себѣ капитановъ и лучшихъ матросъ нейтральныхъ судовъ?—Строгій контроль надъ тѣмъ, чтобы изъ портовъ не было выпускаемо ни одного судна, за исключеніемъ военныхъ крейсеровъ, вполнѣ годныхъ для того дѣла, которому они предназначаются (т. е. прежде всего, быстрыхъ на ходу, хорошо командуемыхъ, хорошо вооруженныхъ людьми и орудіями стрѣляющими на дальнее разстояніе), немедленное разрушеніе всѣхъ призовъ, входъ которыхъ въ портъ былъ бы сомнителенъ (тотчасъ же наложеніе запрещенія на цѣнности легкой перегрузки), —наконецъ, грозная защита рейдовъ и портовъ, таковы будутъ, если вѣрить опытности столѣтій, главнѣйшія черты войны этого рода.

Это уже болѣе не будетъ война, ведомая большими военными судами или большими эскадрами, борьба всегда разорительная для націи, находящейся по отношенію къ *численности* судовъ и *способности обновленія* въ условіяхъ менѣе благопріятныхъ, а скорѣе отрицательная война, вытекающая изъ несоразмѣрности силъ враждующихъ сторонъ.

(*) Старые указы дозволяли комплектовать экипажи корсаровъ на одну треть или четверть иностранными матросами. Не слѣдуетъ забывать, что на небольшихъ паровыхъ судахъ, вооруженныхъ орудіемъ на одномъ штырѣ, можно совершенно удовольствоваться экипажемъ, составленнымъ на половину изъ моряковъ, на половину изъ смѣлыхъ авантюристовъ.

Вотъ какимъ образомъ одинъ старый офицеръ американской войны, наслѣдникъ преданій флота Лудовика XVI, опредѣлялъ это положеніе Франціи: «Если идетъ борьба между двумя морскими державами, то та, которая владѣетъ большимъ числомъ судовъ и моряковъ, всегда должна стараться аттаковать болѣе слабую. Эта послѣдняя, напротивъ, должна избѣгать сомнительныхъ сраженій, такъ какъ она не можетъ достичь тѣхъ же выгодъ, безъ такихъ потерь, которыя бы ее не ослабили. Такимъ же образомъ она должна изыскивать только такіе шансы, которые дѣйствительно необходимы для выполненія ея цѣлей. Слѣдуетъ прибѣгать къ маневрамъ для избѣжанія битвы или, если приходится принять ее, то по крайней мѣрѣ, поставить себя въ благопріятныя условія (*).»

Экономичная, въ отношеніи матеріальныхъ средствъ, система большихъ крейсерствъ тѣмъ не менѣе могла-бы представить и будущность личному составу. Въ этой великой школѣ морскихъ опасностей, Франція, какъ въ былое время, образовала-бы надежные экипажи и капитановъ, способныхъ найтись во всякую критическую минуту. Ни одинъ родъ войны не развиваетъ въ такой же степени личное мужество; крейсерство воспитало нѣкогда Жанъ-Барта, Кассарда, Дюгэ-Труэна, а въ нашъ вѣкъ Буве и Роберта Сюркуфа.

Если только поддерживать энергически такое положеніе, то преобладающій флотъ долженъ былъ бы отказаться отъ повторенія того любимаго маневра, къ которому онъ прибѣгалъ во время войны эскадрами и большихъ экспедицій и который состоялъ, просто на просто, въ томъ, чтобы «однимъ ударомъ раздавить морскія силы своего противника». Вмѣсто прежнихъ побѣдныхъ бюллетеней, преобладающій флотъ чаще всего вовсе нигдѣ не находилъ бы добычи, а между тѣмъ его громадная торговля, безпрерывно тревожимая на всѣхъ моряхъ, скоро заставила бы его придти къ той философской мысли, что въ нашъ вѣкъ нѣтъ войны (какою бы счастливою ее себѣ не представляли), которая влекла бы за собою всѣ благодѣянія мира.

Если есть какой-нибудь фактъ, вполнѣ доказанный въ нашей морской исторіи, то это успѣхъ войны крейсерами въ первые

(*) Histoire maritime de la France, par Léon Guérin.

два или три года разрыва. Крейсерства капитановъ Дюперре́, Буве, Лермитъ, Ванстабель, Ришери, Линоа, Мотаръ, Аллеманъ, Вильомецъ, Миссіеси, Русенъ, Гамеленъ, Бомпаръ, Буренъ, Бержере и др., могутъ служить примѣрами. Заслуги большей части этихъ именъ засвидѣтельствованы даже лѣтописями англійскаго флота. Историкъ этого флота Джемсъ (*), несмотря на весьма естественное затрудненіе, испытываемое имъ при разсказѣ о нашихъ прекрасныхъ кампаніяхъ, тѣмъ не менѣе всегда очень точно и иногда даже очень безпристрастно указываетъ на достоинства французскихъ капитановъ.

По случаю погони французской эскадры за нѣсколькими англійскими кораблями, онъ доходитъ даже до того, что восклицаетъ: «если бы Франція имѣла въ этотъ день въ авангардѣ нѣсколько такихъ капитановъ, какъ Бержере, то это повело бы къ гибели англійскихъ судовъ» (*) Многія другія имена, между прочимъ имя Буреня (**) и знаменитаго капитана Буве (***), побѣдителя во всѣхъ своихъ битвахъ, получаютъ не менѣе лестную похвалу изъ устъ непріятельскаго историка. «Съ 1 февраля 1793 года по 31 декабря 1795 г. французы захватили у Англіи 2099 торговыхъ судовъ, изъ коихъ только 119 были взяты обратно непріятельскими крейсерами. Потери нашего торговаго флота за тотъ же періодъ времени ограничились 319 судами, слѣдовательно, считая все, Франція въ теченіе трехъ лѣтъ войны захватила 1461 судно» (****). Прибавимъ, что такое количество призовъ, оцѣненное въ четвертый годъ республики, не менѣе чѣмъ въ 400 милл. франковъ (сумма громадная для той эпохи!) сдѣлала войну съ Франціею совершенно непопулярною на Британскихъ островахъ. Если предположить—

(*) Naval History of Great Britain.

(**) Буренъ, «an experienced seaman of the old French school and a brave officer» (опытный морякъ старой французской школы и бравый офицеръ).

(***) Буве, «a very active young officer!» (весьма дѣятельный молодой офицеръ).

...... «Each captain did more to support character of his nation, than many an officer who has been decorated with the Chaplet of Victory» Арстуза и Амелія (1813). (Каждый капитанъ сдѣлалъ болѣе для поддержанія славы своей націи, нежели многіе офицеры украшенные побѣдными вѣнками).

(****) Histoire maritime de la France, par Leon Guérin, t. VI p. 110

замѣчаетъ въ своихъ неизданныхъ мемуарахъ старѣйшій изъ нашихъ адмираловъ—что эти 400 милл. франковъ были бы законно распредѣлены между моряками судовъ, овладѣвшихъ призами, то одному Богу извѣстно на чемъ остановился бы порывъ, сообщенный войнѣ крейсерами!» Война съ Англіею вмѣсто того, чтобы быть, какъ до сихъ поръ, лишь разорительною для нашего прибрежнаго населенія, немедленно пріобрѣла бы между нимъ популярность: нравственное дѣйствіе было бы громадно!

«Ни для кого изъ жившихъ во время нашихъ первыхъ крейсерствъ—продолжаютъ мемуары—не подлежитъ сомнѣнію, *что если бы Французская Республика могла вѣрно расплатиться за призы, приведенные въ наши порта*, то она привлекла бы въ свою службу всѣхъ нейтральныхъ матросъ и результаты войны были бы совсѣмъ иные. Но призовыя деньги никогда не были уплачены тѣмъ, кто участвовалъ во взятіи призовъ; онѣ пошли на удовлетвореніе болѣе крайнихъ нуждъ».

Когда, однако, великія потребности удалось удовлетворить, когда арміи стали побѣдоносны и какъ въ финансахъ, такъ и въ администраціи былъ водворенъ порядокъ, то не было ли со стороны государства чистою справедливостію подумать объ удовлотвореніи моряковъ, наполнившихъ его кассы въ минуту опасности? Этого вовсе не было сдѣлано и воспоминаніе о такой несправедливости лежало роковымъ ярмомъ на всѣхъ морскихъ дѣйствіяхъ той печальной эпохи. То, что было справедливо тогда, справедливо еще и теперь! Изъ всѣхъ военныхъ системъ, до сихъ поръ превозносимыхъ похвалами, не окажется ли война крейсерами наиболѣе годною, чтобы поразить преобладающаго врага въ самое сердце, уменьшить достойное сожалѣнія побоище и въ нѣсколько мѣсяцевъ привести міръ и моря ко всѣмъ благодѣяніямъ мира?

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Читатель, пробѣжавшій эти строки съ нѣкоторымъ вниманіемъ, можетъ самъ формулировать тотъ выводъ, который должно извлечь изъ нихъ.

Исторія и опытъ прошлаго, внимательное изученіе нашихъ средствъ и нашей силы обновленія, наконецъ, совѣты самаго обыкновеннаго благоразумія—все соединяется, чтобы убѣдить нашу страну въ необходимости держаться двухъ совершенно различныхъ положеній, смотря по тому, съ какимъ противникомъ намъ пришлось бы имѣть дѣло. Итакъ, во-первыхъ, какъ поступать, если придется имѣть дѣло съ континентальною державою, владѣющею флотомъ слабѣйшимъ? Съ самаго момента объявленія войны мы становимся господствующими на морѣ и въ отношеніи нашей морской стратегіи можемъ, безъ особаго риска, дѣйствовать съ большою свободою. Крымская война, когда мы были въ союзѣ съ первою морскою державою въ морѣ и, безспорно, господствовали на океанѣ, можетъ представить намъ, съ 1854—1856 годъ, счастливый и поразительный примѣръ соединенныхъ экспедицій въ дальнія моря. Въ одно и тоже время мы могли блокировать руcкіе порта, какъ Чернаго такъ и Балтійскаго морей, и дѣйствительно подавили морскую торговлю Россіи.

Въ 1859 году, во время войны съ Австріей, наше преобладаніе на морѣ дозволило намъ дѣлать выборъ между различными дѣйствіями, допускаемыми большою морской войною. Такимъ образомъ мы могли блокировать побережье этого государства, разгонять его внѣшнюю торговлю и предпринять большую диверсію въ его тылу. Хотя флотъ нашъ былъ посланъ въ Адріатическое море слишкомъ поздно, чтобы предпринять осаду Венеціи и чтобы дѣйствовать дессантнымъ корпусомъ на непріятельскомъ прибрежьи,

но уже одно появленіе его имѣло немалое значеніе для Австріи во время подписанія статей виллафранкскаго мира.

Если бы, разсуждая все тѣмъ же путемъ гипотезъ, обстоятельства поставили Пруссію въ враждебныя отношенія къ Франціи, то не пользовалась ли бы послѣдняя такими же преимуществами и полнымъ просторомъ великой морской войны? Ставъ господствующею на морѣ, не могла ли бы она по произволу блокировать многочисленные въ наше время порты Сѣверо-германскаго союза и дѣятельно преслѣдовать его морскую торговлю въ тѣхъ моряхъ, которыя чаще посѣщаются его флагомъ? Флотъ нашъ, не довольствуясь тѣмъ вредомъ, который онъ могъ бы нанести интересамъ Гамбурга, Любека, Данцига и др., могъ бы аттаковать непріятельскіе берега въ Балтійскомъ или Сѣверномъ моряхъ и совершать на нихъ такія большія диверсіи, которыя сильно содѣйствовали бы операціямъ, производимымъ въ то же время на Рейнѣ (*).

Если-же, напротивъ, намъ придется стать лицомъ къ лицу съ державою, преобладающею на морѣ, такою, напримѣръ, какъ Англія или, въ меньшей степени, Соединенные Штаты, то большая война не должна ли стать исключеніемъ, а система отдаленныхъ крейсерствъ и оборона береговъ правиломъ? Наше положеніе и нашъ образъ дѣйствій не измѣнились-ли бы въ тотъ день, когда у насъ стали-бы оспаривать свободу великихъ морскихъ путей? Съ той минуты транспортный флотъ былъ-бы вынужденъ плавать только подъ конвоемъ боевой эскадры, а потому перевозка войскъ моремъ и соединенныя экспедиціи въ дальнія моря, вообще такъ называемая большая война могла-бы быть допущена Франціею только въ исключительныхъ обстоятельствахъ.

По аналогіи не должна-ли быть совершенно устранена и война эскадрами, совершающаяся не иначе, какъ при большой затратѣ людей, матеріальныхъ средствъ и милліоновъ, война разорительная для народа, менѣе богатаго людьми и судами, а также и средствами обновленія? Только національный интересъ, могущественный и неоспоримый, одинъ могъ-бы оправдать отступле-

---

(*) Извѣстно, что предположенія автора оправдались, въ послѣднюю войну, только въ отношеніи преслѣдованія морской торговли Сѣверо-германскаго союза. *Прим. переводчика.*

ніе отъ этого закона, вытекающаго изъ здраваго смысла. Неужели и нынче мысль эта не будетъ усвоена? Дурно, значитъ, было-бы понято то, впрочемъ, весьма ясное положеніе Франціи, вслѣдствіе котораго она испытала всѣ свои морскія несчастія (Людовикъ XV, Республика и Имперія).

Каковы-бы ни были изобрѣтенія настоящія, прошедшія и будущія,—созданы-ли онѣ войною въ прошлыя времена, при парусныхъ судахъ, или недавно при деревянныхъ паровыхъ флотахъ или, наконецъ, теперь, при броненосныхъ судахъ,—но все же мысль, что внезапное перенесеніе центра прочнаго морскаго преобладанія выше силъ человѣческихъ, составляетъ такую великую истину, которую сограждане наши должны были бы запечатлѣть въ своихъ умахъ. Вытекая изъ нравовъ, географическаго положенія и призванія народа, это преобладаніе есть на столько же и плодъ его богатства, длиннаго ряда успѣховъ и, сверхъ того, плодъ времени. Только рука Провидѣнія, возвеличивающая и смиряющая націи, можетъ одна медленно измѣнять условія! Впрочемъ, пусть не подумаютъ, что мы въ этомъ этюдѣ съ намѣреніемъ омрачили картину нашего морскаго положенія. Военному флотскому сословію было-бы неизвинительно (какъ-то дѣлаютъ нѣкоторые публицисты-угодники или утописты) создавать себѣ иллюзіи относительно неравенства слишкомъ яснаго, высказываемаго и географіею, и исторіею и статистикою. Ни паръ, на который мы такъ долго разсчитывали, ни броня, ни шпиронъ не могутъ уравнять различія силъ, выражающагося *однимъ* противъ *двоихъ*, если не *однимъ* противъ *троихъ*. Не слѣдуетъ ни слишкомъ сожалѣть, ни слишкомъ удивляться если Англія, съ морскимъ населеніемъ по меньшей мѣрѣ вчетверо бо̀льшимъ противъ нашего, съ превосходствомъ своихъ заводовъ и матеріальныхъ средствъ, можетъ посвятить флоту бюджетъ почти вдвое большій противъ того, который назначается для французскаго флота.

Это одно изъ тѣхъ великихъ дѣяній высшаго порядка, противъ которыхъ безсильно всякое возмущеніе чувствъ. Безъ сомнѣнія, Провидѣніе не безъ причины помѣстило въ нѣдрахъ этихъ пасмурныхъ и невѣдомыхъ острововъ неисчерпаемыя копи и заселила ихъ тою мощною расою, которую нельзя было-бы не оцѣнить

по достоинству даже и въ то время, когда стали-бы хулить политику ея правительства. Наша страна, благодаря Бога, достаточно велика и достаточно великодушна, чтобы, въ виду своего военнаго превосходства, признавать морское преобладаніе Англіи. Какъ на морѣ, такъ и на сушѣ, Франція повсюду съумѣетъ заставить уважать себя!

Если надо смотрѣть мужественно въ лицо положенію, которое Провидѣніе дало намъ въ удѣлъ, и никакая человѣческая изобрѣтательность не въ силахъ измѣнить, то почему не дѣйствовать противъ тѣхъ опасныхъ панегирикъ, при помощи которыхъ извѣстная школа старается періодически экзальтировать наклонность къ оптимизму, составляющую одну изъ наиболѣе осуждаемыхъ чертъ нашего галльскаго легкомыслія? Если-бы обманчивыя доктрины оптимистовъ стали когда-нибудь преобладать, то Франція и ея флотъ, будучи далеко отъ истины и правильнаго прогресса, рисковали бы приготовить себѣ тяжелое пробужденіе. Офицеры въ этомъ случаѣ принадлежатъ не къ послѣднимъ изъ тѣхъ лицъ, которыя должны замѣтить то ложное положеніе, какое могли бы создать эти иллюзіи. Военное сословіе, будучи отвѣтственнымъ предъ страною и ея общественнымъ мнѣніемъ, не должно-ли возвысить голосъ и возвѣстить опасность, чтобы скорѣе прибѣгнуть къ цѣлительному средству? Это средство въ нашихъ рукахъ.

Надо помнить, именно, что морское дѣло есть совершенно особая наука, дѣло времени, благоразумія и предусмотрительности.

На морѣ, какъ во время маневровъ, такъ и во время битвъ, дѣйствія моряка по большей части зависятъ отъ его личнаго почина, болѣе или менѣе самопроизвольны. Къ дѣятельности и мужеству солдата во время стычки морякъ очень часто долженъ присоединять смѣтливость (l'intilligence), имѣющую для него такое же значеніе, какъ и руки, которыми онъ дѣлаетъ дѣло. Матросъ— «это мастеръ на всѣ руки» (cet homme de main, bon à tout faire) — такъ опредѣлила его, около ста лѣтъ тому назадъ, морская энциклопедія: онъ дѣйствуетъ по вдохновенію и въ нерѣдкія трудныя минуты внѣ всякаго контроля со стороны своихъ прямыхъ начальниковъ. Такимъ образомъ на флотѣ, борющимся съ моремъ одними своими средствами, въ виду опасности, грозя-

щей въ столь разнообразныхъ формахъ, личный составъ (смотря по его достоинству и организаціи) становится, болѣе чѣмъ на всѣхъ другихъ поприщахъ, душою всякаго успѣха и началомъ всѣхъ неудачъ.

Да это, скажутъ, все элементарныя истины! И однако такими опредѣленіями приходится всегда оканчивать. Для Франціи флотъ, по видимому, остается въ состояніи поэтической легенды. Его любятъ, не понимая. Если всѣ англичане или американцы имѣютъ общее понятіе о морскомъ дѣлѣ, о составныхъ элементахъ флота, какъ всѣ французы имѣютъ болѣе или менѣе правильное понятіе о дѣлахъ арміи и военномъ искусствѣ, за то понятіе о морскомъ дѣлѣ и объ условіяхъ морскаго могущества встрѣчаются во Франціи какъ весьма рѣдкое исключеніе. При томъ легкомысліи, которое унаслѣдовано нами отъ нашихъ праотцевъ галловъ, при нашихъ слишкомъ частыхъ революціяхъ, слѣдуетъ-ли удивляться, если традиціи флота, передавались-ли онѣ отъ отца къ сыну или составляли плодъ продолжительнаго личнаго опыта, во всѣ времена хранились въ самомъ министерствѣ? Если существуютъ начальныя свѣдѣнія о морскомъ дѣлѣ, за то слишкомъ часто не достаетъ болѣе глубокаго знанія подробностей; нѣтъ порядка въ этихъ свѣдѣніяхъ. Такимъ образомъ, нерѣдко (единственно только вслѣдствіе невѣдѣнія морскаго дѣла) наше легкомысліе или наши частыя ошибки въ области морскихъ дѣйствій парализировали наиболѣе великодушныя усилія страны на великолѣпномъ поприщѣ океана! Исторія измѣнчивости нашего счастія въ прошломъ даетъ намъ, какъ мы видѣли, нѣсколько достопамятныхъ примѣровъ.

Итакъ при помощи прессы, при помощи трибуны, чрезъ посредство книгъ, въ нашихъ ежедневныхъ разговорахъ будемъ работать надъ морскимъ воспитаніемъ націи! Будемъ стараться, чтобы истинные принципы морскаго дѣла проникали въ государственные совѣты, въ совѣщательныя собранія, а также и въ просвѣщенную публику. Успѣхъ будетъ наградою нашихъ усилій! И если, оканчивая чтеніе этого труднаго этюда всей нашей морской исторіи, интересующійся читатель спросилъ бы какое авторъ выводитъ изъ него нравоученіе, то уваженіе къ истинѣ при-

вело бы насъ къ слѣдующему отвѣту: «Главная ошибка нашей страны чаще всего состояла въ томъ, что мы въ морскомъ дѣлѣ призраки принимали за дѣйствительность и что во французскихъ высшихъ сферахъ, болѣе чѣмъ гдѣ-либо въ другихъ странахъ, настоящій и хорошій флотъ можно было-бы создать лишь постоянно проникаясь чувствами моряка!» Amicus Plato, sed magis amica veritas! (Платонъ другъ мнѣ, но еще большій другъ для меня истина).

Послѣ возрожденія своихъ морскихъ учрежденій, то есть послѣ установленія принципа спеціальностей, профессіональныхъ школъ и разрѣшенія пріема на вторичную службу, Франція, можетъ быть, никогда не владѣла сословіемъ офицеровъ и экипажами, которыми она имѣла бы право болѣе гордиться. (*) Если только страна наша пойметъ, наконецъ, свое положеніе на морѣ и съумѣетъ принять тактику, гармонирующую съ ея средствами, то несоразмѣрность силъ не заставитъ насъ отступить. Если, чего Боже сохрани, намъ когда-нибудь понадобилось бы приготовиться къ одному изъ великихъ морскихъ разрывовъ, всегда столь бѣдственныхъ для народовъ, то война крейсерами, въ томъ видѣ какъ мы старались ее начертать, война отрицательная, но плодовитая по послѣдствіямъ, опирающаяся на энергическую защиту портовъ, безъ сомнѣнія, служила бы средствомъ къ уравненію шансовъ.

(*) Спеціальности, пріемъ на вторичную службу и профессіональныя школы, — таковы были, въ отношеніи личнаго состава, основанія нашихъ нынѣшнихъ учрежденій, основанія тѣмъ болѣе логичныя, что онѣ по большей части естественно проистекали изъ лучшихъ традицій нашего стариннаго флота. (Указы 1786).

Вотъ приблизительно въ какомъ порядкѣ происходило это счастливое возрожденій нашихъ морскихъ учрежденій:

1. Ангулемская школа и учебные корветы.
2. Корабельная школа (école navale) и практическія суда (bâtiments d'application) (Jean-Bart и Obligado), (1864).
3. Брестская школа юнговъ (1834).
4, Учебныя суда (bâtiments-écoles) матросъ-канонеровъ (1837).
5. Учебный баталіонъ (Bataliоn-école) моряковъ-фузелеровъ (1856).
6. Декретъ объ учрежденіи спеціальностей во флотскихъ экипажахъ (1856).
7. Учрежденіе резерва, центральной мастерской и механическихъ школъ (1863).
7. Учебныя суда для рекрутъ, учениковъ-канонеровъ, рулевыхъ и марсовыхъ. (1865).
9. Плавучая школа минеровъ (1869).

При такихъ условіяхъ не найдется ни одного изъ нашихъ моряковъ, который не положился бы съ великодушнымъ довѣріемъ на покровительство Бога войны.

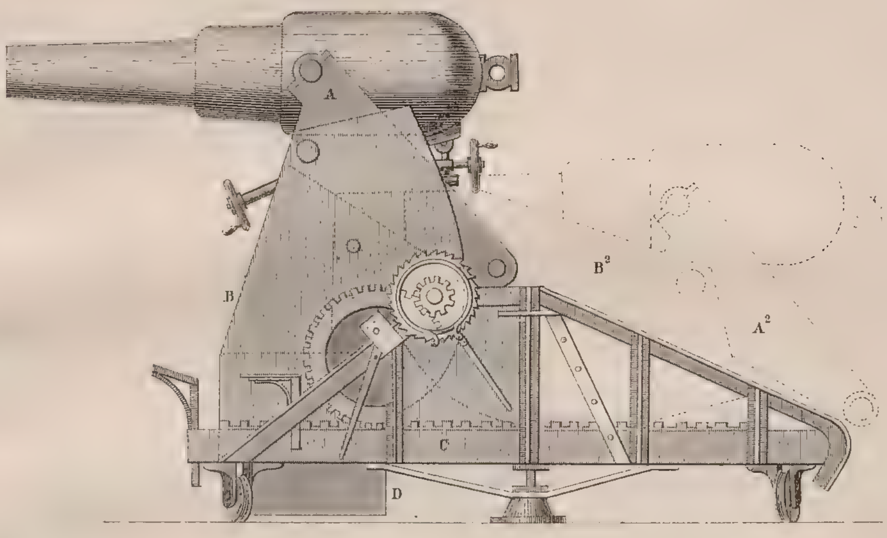
Въ результатѣ повторяемъ, что въ случаѣ ссоры съ державою *нисшею* или *высшею* (говоря морскимъ языкомъ), Франція можетъ располагать двумя способами дѣйствій, радикально противоположными, какъ по средствамъ, такъ и по послѣдствіямъ, именно: или великою войною или войною крейсерами! При знаніи непріятеля, съ которымъ надо будетъ сражаться, и смотря по тому придется ли быть господствующимъ на морѣ, то есть властителемъ главныхъ морскихъ путей, или нѣтъ, выборъ между этими двумя способами веденія войны не сводится ли къ простому вопросу здраваго смысла? Кромѣ того, развѣ дѣйствовать такимъ образомъ не значитъ слѣдовать великому принципу, общему всѣмъ просвѣщеннымъ умамъ, принципу, по которому «въ наши дни всякая война должна быть направлена такимъ образомъ, чтобы какъ можно скорѣе привести къ миру».

Инв. 14969

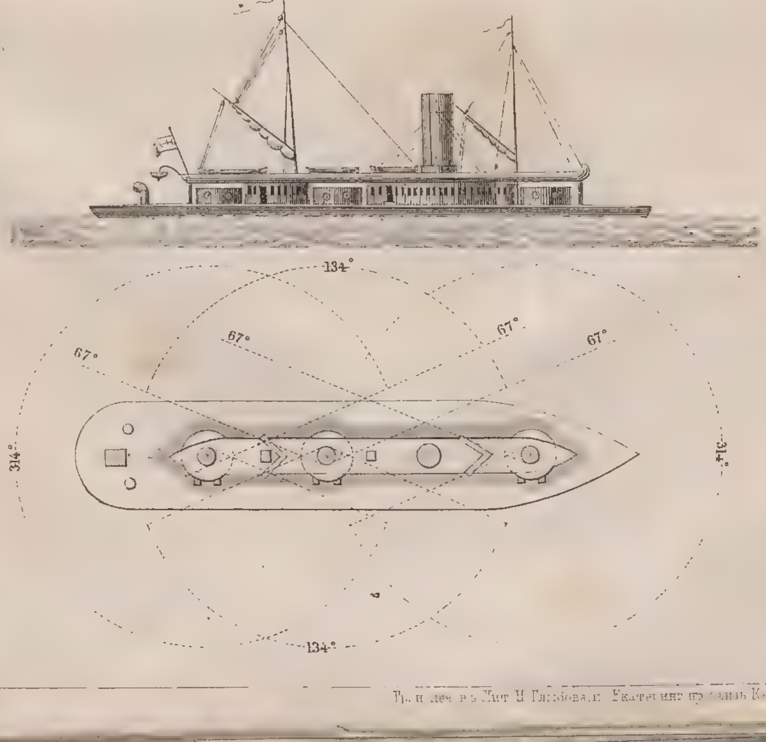
ОПЕЧАТКИ.

Стран.	*Строка.*	*Напечатано:*	*Слѣд. напечатать:*
9	19 сверху	неприятелями	неприятелемъ
29	14 —	Поэтому	И такъ
42	26 —	въ Кумберландѣ	на Кумберландѣ
48	4 снизу	плавающими	плавающимъ
69	20 сверху	всѣ	все
73	7 —	этомъ	этотъ
76	2 снизу (прим.)	Анверской	антверпенской
78	1 — (текстъ)	существуетъ	существуетъ»
85	11 сверху	экипажа «Scévola»	экипажа корабля «Scévola»
96	15 снизу	attrail de chalands	attirail de chalands
101 102	19 — 10 —	de la Couronne	форта Трекронеръ (de la Couronne)
105	4 —	дивизіями къ аттакѣ	дивизіями къ аттакѣ или отрядами
107	2 сверху (текстъ)	во Франціи	Франціи
134	13 снизу	въ верху	въ верхъ укрѣпленія
143	5 сверху	нѣсколько	нѣсколькихъ
155	4 —	прикрытій	прикрытія
157	4 —	предпочло этотъ способъ	предпочло способъ
160	17 —	было-ли бы полезнымъ	было-бы полезно
163	8 снизу	въ	къ
165	2 —	а по величинѣ	а, напротивъ, по величинѣ
168	18 сверху	такъ	какъ
170	2 —	выкидывающееся судно	выкидывающимся судномъ
173	6 —	континентъ	контингентъ
176	2 снизу (текстъ)	Портландъ, Родъ,	Портландскій рейдъ
185	1 — (прим.)	и моряковъ	и моряковъ разныхъ морскихъ спеціальностей
190	11 —	на	не
198	5 — (прим.)	содержаніе французскихъ матросъ	сооруженіе французскихъ судовъ
214	9 —	объ грунтъ	о грунтъ
218	6 — (текстъ)	въ продолженіи	въ положеніи
221	1 — (прим.)	1886	1868
227	10 —	въ справедливости	къ справедливости
229	4 — (текстъ)	эта толщина	толщина ея
243	2 сверху	казематомъ	брустверомъ
244	8 —	(типа Marengo	(типа Marengo)
252	6 снизу (прим.)	Peport	Report
253	1 сверху	въ нижней батареѣ	въ нижней батареѣ,
295	11 снизу (текстъ)	продолженію.	продолженію».

Фиг. 1.

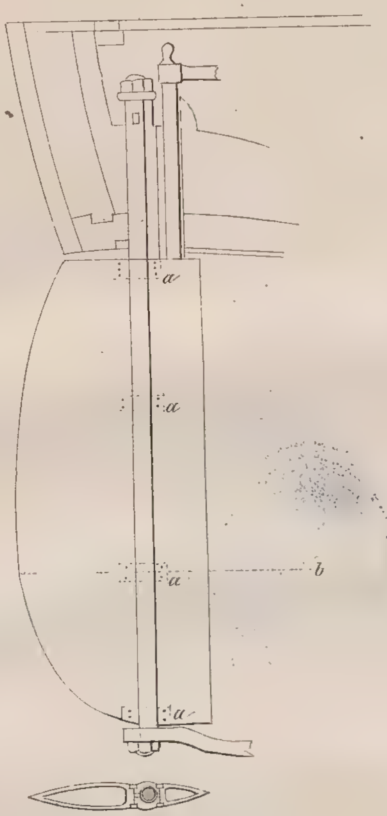


Фиг. 2.

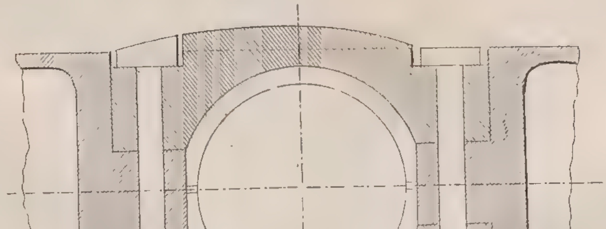


Гр. и печ. въ Лит. И. Глазова [illegible] Екатерин. [illegible] № 40

Фиг. 3.

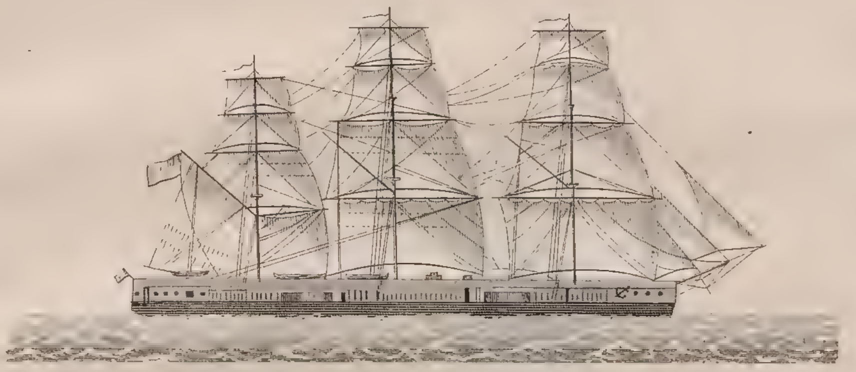


Фиг. 4.

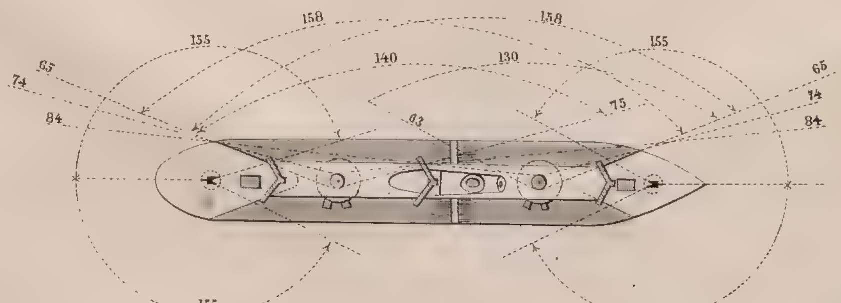


Гр. и печ. въ Лит. Н. Ельцова по Екатерининск. пр. близъ Калинк. мост. д. № 89

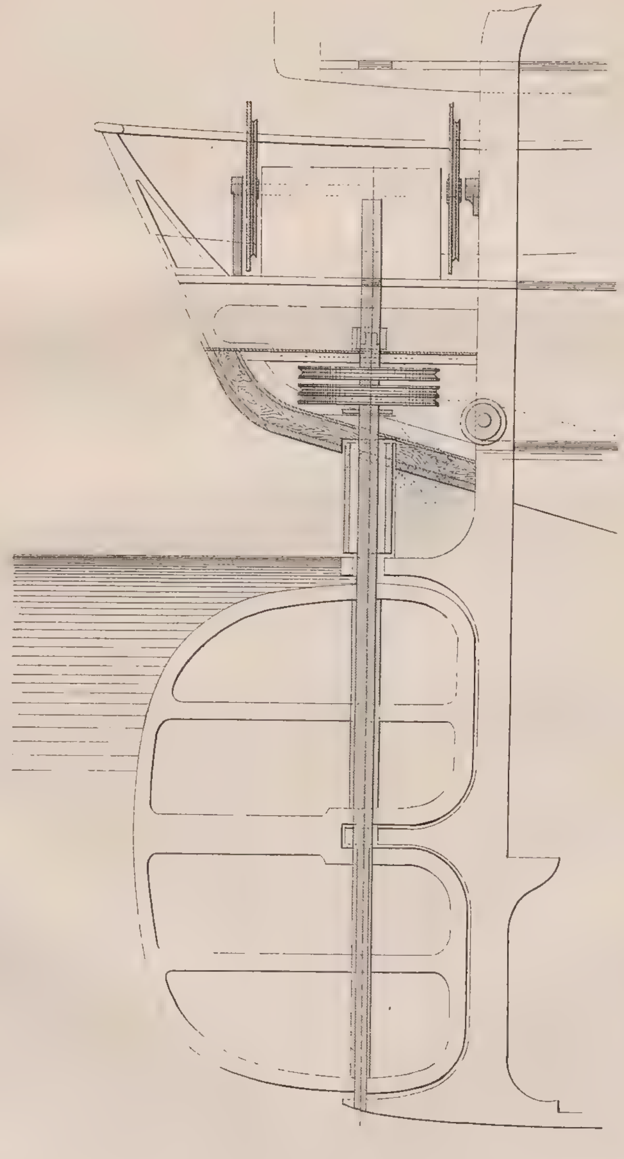
Фиг. 5.



Фиг. 6.



Гр. и печ. въ Лит. Н. Глыбова, по Екатеринг. пр. близь Калинк. мос. д. № 89



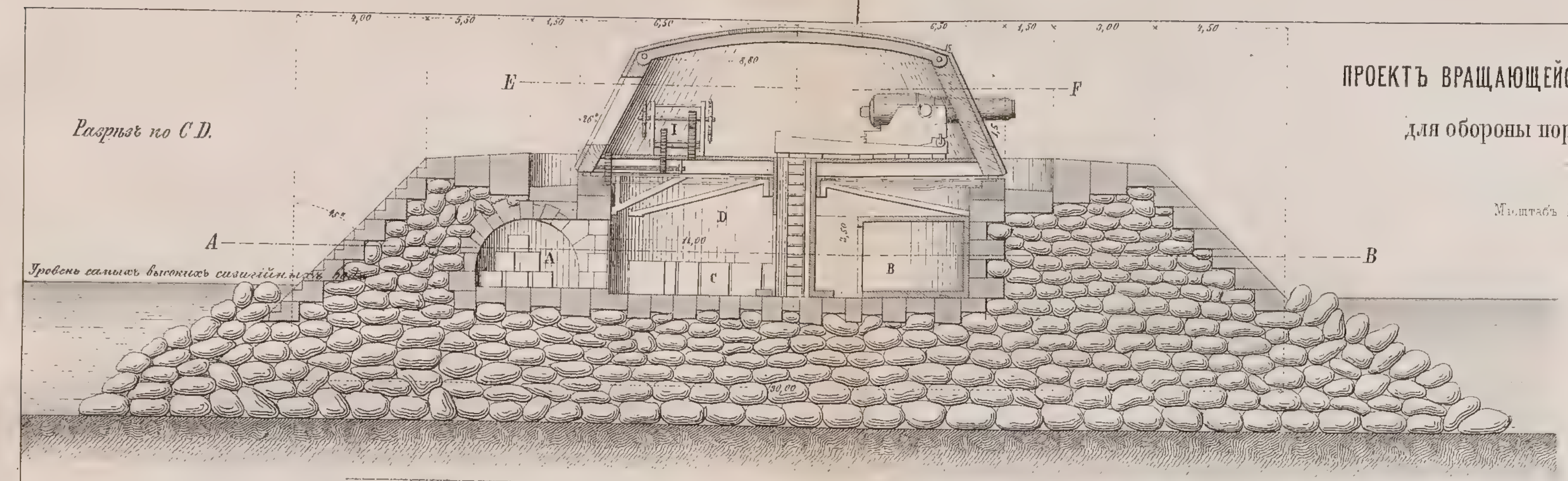
... Лит. Н. Глысова С.П.Б. по Екат. кан. пр. близъ Калинк. мос. д. №8)

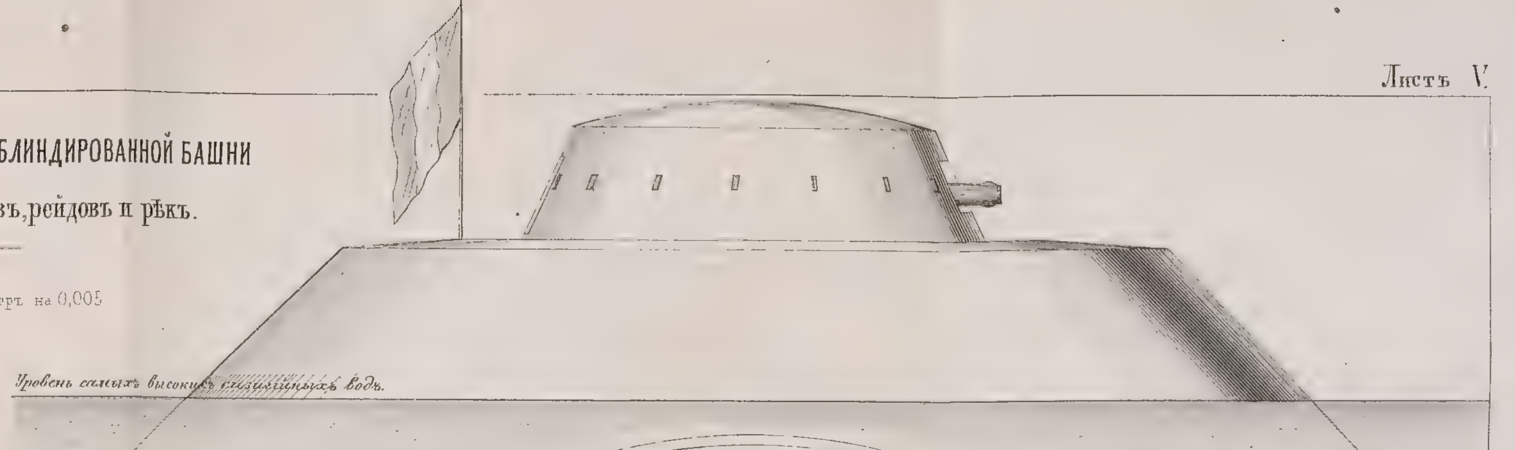
ПРОЕКТЪ ВРАЩАЮЩЕЙСЯ БЛИНДИРОВАННОЙ БАШНИ

для обороны портовъ, рейдовъ и рѣкъ.

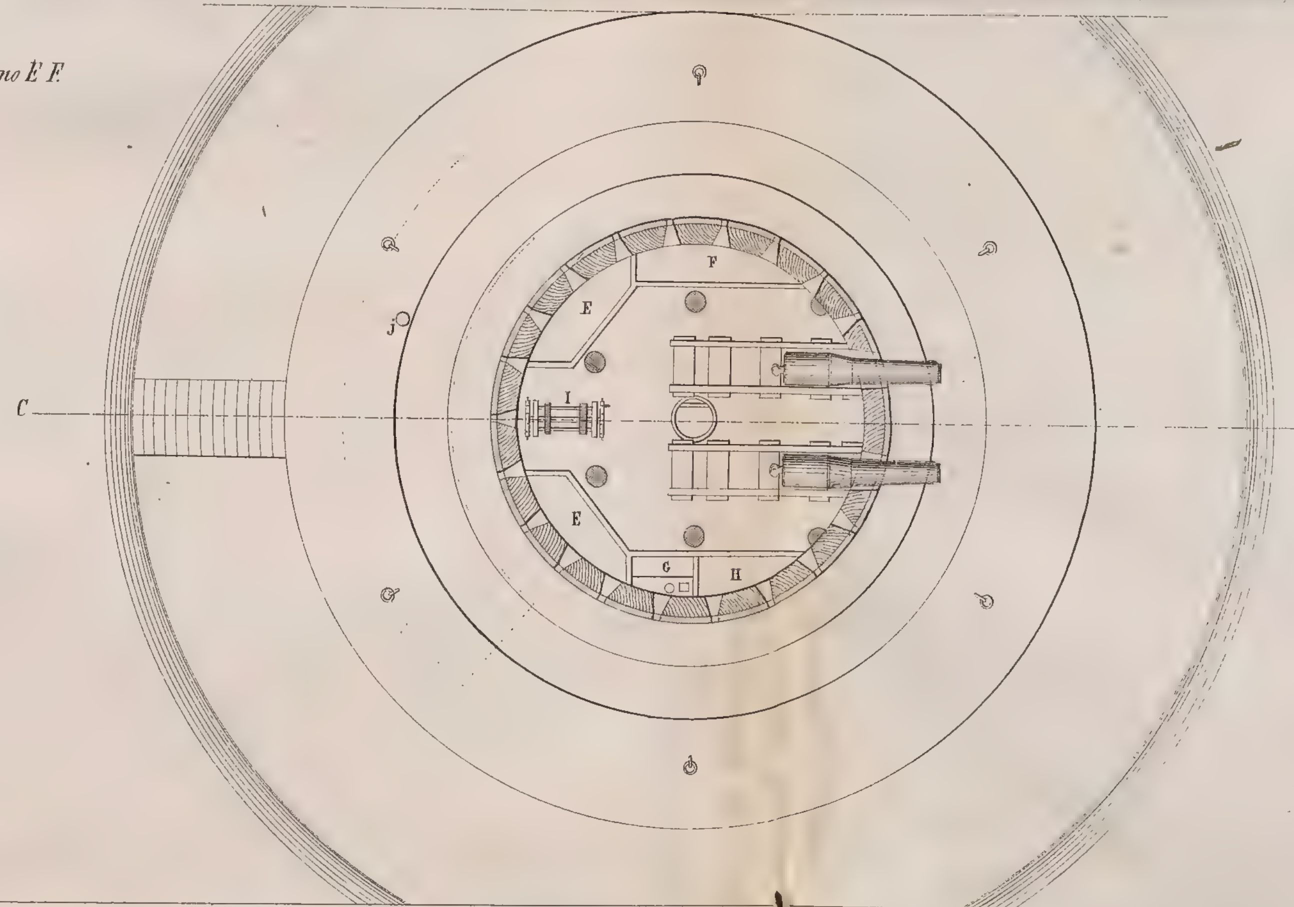
Масштабъ 1 метръ на 0,005

Разрѣзъ по C.D.

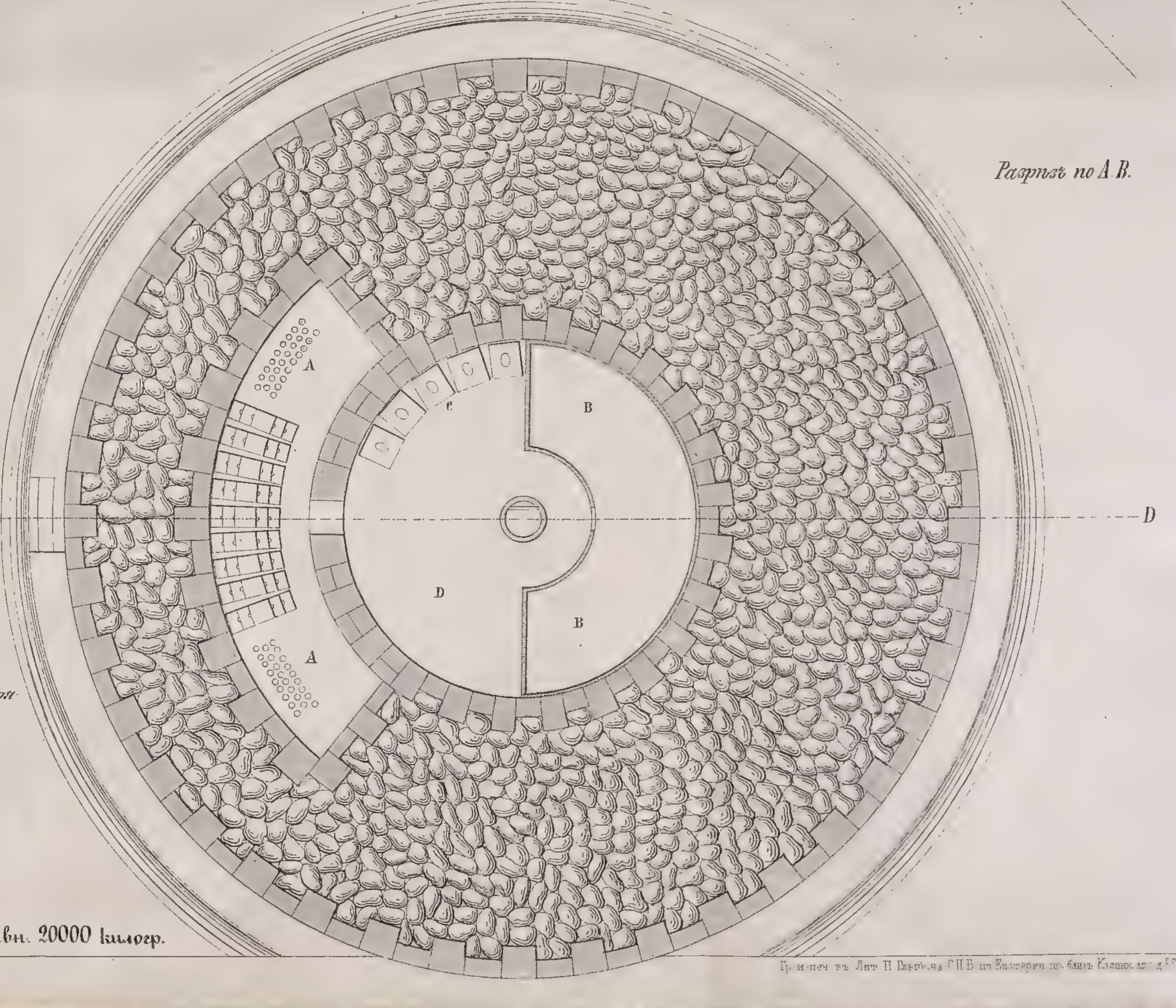




Разрѣзъ по E.F.



Разрѣзъ по A.B.



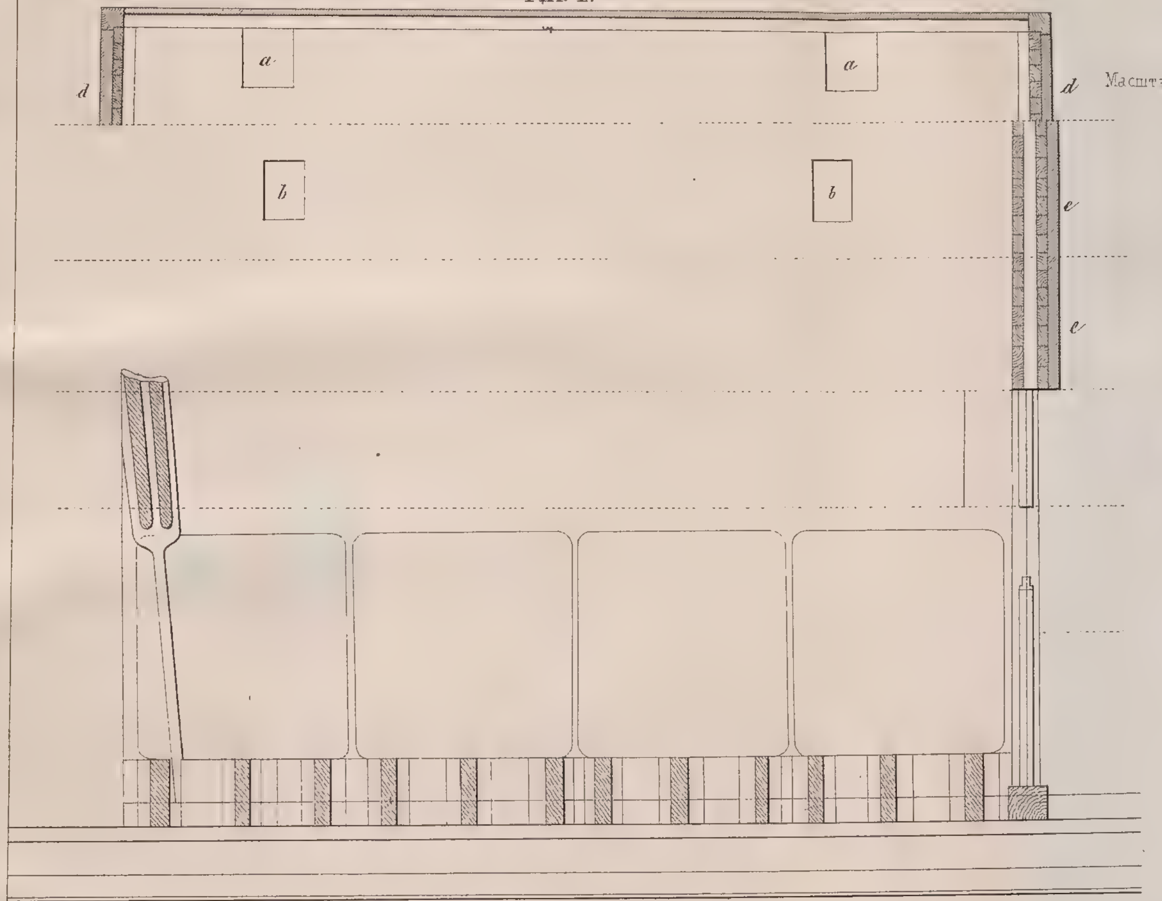
A.A. Погребъ для сбереженія пороха и снаряженныхъ бомбъ.
B.B. Камера для съѣстныхъ припасовъ.
C. Водяные ящики
D. Помѣщеніе для орудійной прислуги.
E.E. Складъ сплошныхъ цилиндрическихъ снарядовъ.
F. Комната для офицера.
G. Кухня.
H. Комната для унтеръ офицера.
I. Валъ.
J. Громоотводъ служащій флагштокомъ.

Общій вѣсъ башни 357 тоннъ.
Сила вала, потребная для поворач. баш., равн. 20000 килогр.

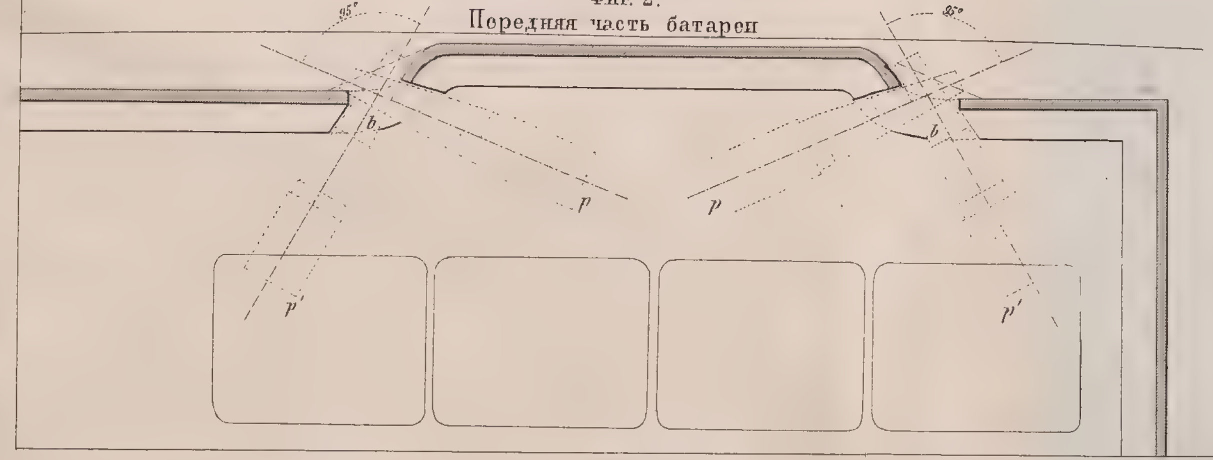
Система угловыхъ портовъ вице-адмирала Лабрусса.

Фиг. 1.

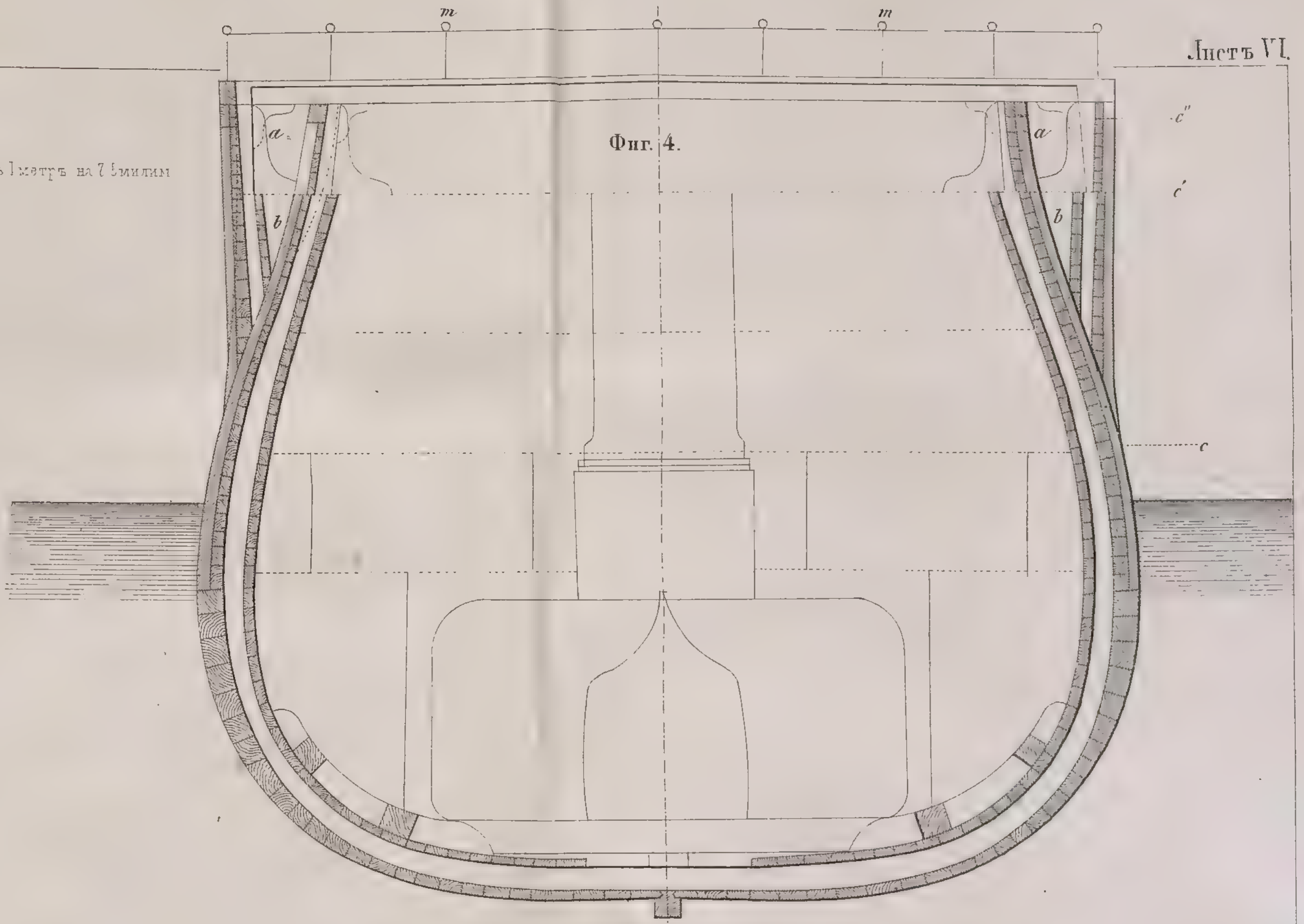
Масштабъ 1 метръ на 7,5 милим



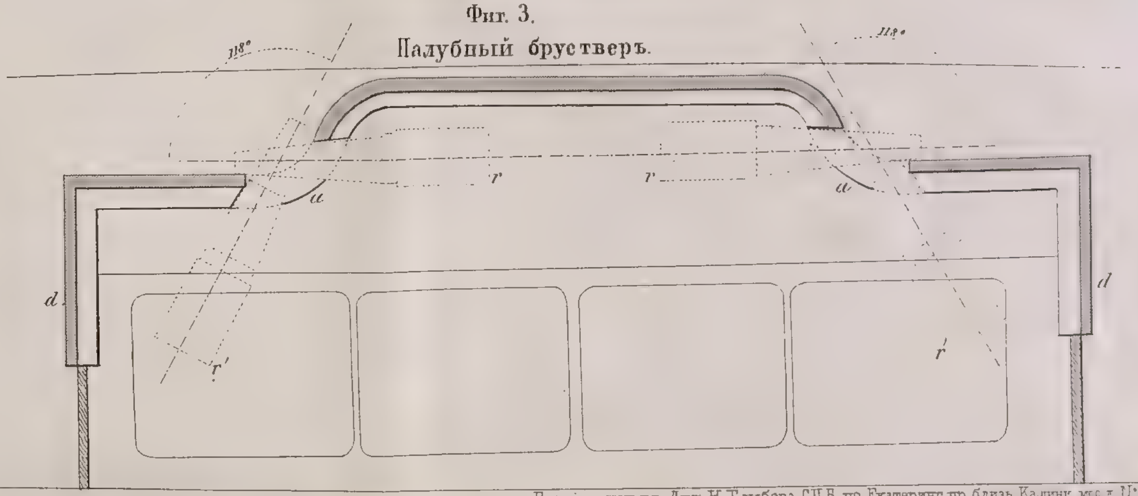
Фиг. 2.
Передняя часть батареи



Фиг. 4.



Фиг. 3.
Палубный брустверъ.

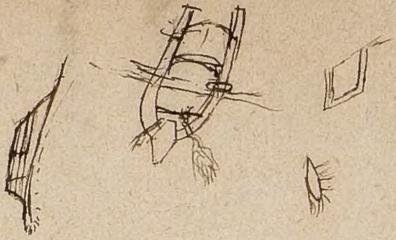


Грав. и печ. въ Лит. Н. Глыбова, С.П.Б. по Екатеринг. пр. близъ Калинк. мос. д. № 29

Фунд. биб-ка Воен. Мор. Акад. РККА
ИМ. Т. ВОРОШИЛОВА

28 г. ал.

72 ф. ал.
18 ф.....
10 ф. сос...



72
28

Ц. 90 к.

31455